Deutscher Bundestag
7. Wahlperiode

Drucksache 7/5677

06. 08. 76

Sachgebiet 912

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Straßenbaubericht 1975

Inhalt

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1, Postfach 821, Goethestraße 56, Telefon (0 22 21) 36 35 51

Seite

Verzeichnis der Tabellen

Gemäß § 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 (BGBl. I S. 873) zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 3. August 1976 — StB 1/10.20.04/1060 Vms 76.

Verzeichnis der Abbildungen

Verzeichnis der Karten

Verzeichnis der Anlagen

Straßenbaubericht 1975

Der Bundesminister für Verkehr berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaus nach dem Stand vom 31. Dezember des Vorjahres (§ 7 des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 — Ausbauplangesetz; FStrAbG vom 30. Juni 1971, BGBl. I S. 873).

Der Straßenbaubericht ist erstmals für das Jahr 1971 aufgestellt worden.

Der Bericht für das Jahr 1974 wurde dem Präsidenten des Deutschen Bundestages mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 11. Juni 1975 zugeleitet und am 16. Oktober 1975 im Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestags beraten und zur Kenntnis genommen. Der vorliegende Bericht bezieht sich auf das Jahr 1975.

1 Grundlagen

1.1 Bedarfsplan und 1. Fünfjahresplan

Der Bundesfernstraßenbau richtet sich seit 1971 nach dem „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985" vom 30. Juni 1971. Der dem Gesetz als Anlage beigefügte Bedarfsplan mit drei Dringlichkeitsstufen bestimmt die langfristige Planung. Dieser Bedarfsplan soll im Abstand von jeweils fünf Jahren überprüft werden. Das Gesetz legt ferner fest, daß bis 1985 drei Fünfjahrespläne aufzustellen sind. Sie bilden den Rahmen für die Aufstellung der jährlichen Straßenbaupläne (§ 5 FStrAbG). Die Bauziele für den Ende 1975 ausgelaufenen 1. Fünfjahresplan sind in dem vom Bundesminister für Verkehr herausgegebenen Druckband näher erläutert und in einer Karte ausgewiesen. Der Druckband liegt den Mitgliedern des Deutschen Bundestages vor.

1.2 Fortschreibung des Bedarfsplans und Aufstellung des 2. Fünfjahresplans

Im Laufe des Jahres 1975 konnten die umfangreichen Arbeiten zur Fortschreibung des Bedarfsplans im wesentlichen abgeschlossen werden. Damit liegt die wichtigste Grundlage für die Aufstellung des 2. Fünfjahresplans vor.

Die neue, ab 1976 gültige Fassung des Bedarfsplans wurde mit dem dazugehörigen Änderungsgesetz am 6. November 1975 vom Bundeskabinett beschlossen. Die erste Behandlung im Bundesrat erfolgte am 18. Dezember 1975. Die weitere Behandlung der Gesetzesvorlage im Bundestag und Bundesrat sowie die Verkündung des Änderungsgesetzes wird 1976 erfolgen. Zu den Arbeiten ist im Einzelnen folgendes zu berichten:

Erhebliche, seit 1968 eingetretene Änderungen in den Planungsgrundlagen ließen eine punktuelle Anpassung des Bedarfsplans als nicht ausreichend erscheinen, sondern machten eine generelle Überarbeitung erforderlich.

Aus der Sicht der Jahre 1974/75 waren vor allem folgende Entwicklungen zu berücksichtigen:

— Die Prognosen für die Einwohnerzahl bis 1985 sowie die Annahmen für das jährliche Wachstum des Bruttosozialproduktes mußten revidiert werden.

— Das reduzierte Wachstum der Volkswirtschaft führte zu einer gegenüber der Zeit von 1968/69 zurückhaltenderen Einschätzung der zukünftigen Leistungskraft des Staates.

— Die energie- und umweltpolitischen Probleme des Kraftverkehrs werden langfristig zu unvermeidbaren Kostensteigerungen führen.

— Im Verhältnis Straßenbau zu ÖPNV sind seit 1968 die Akzente zugunsten des ÖPNV verlagert worden.

— Straßenplanung und Bundesverkehrswegeplanung sind in Zukunft mehr zu verzahnen.

Die zwangsläufige Auswirkung der genannten Entwicklungen auf den Bedarfsplan bestand darin, daß, aus den Maßnahmen der 1. Dringlichkeitsstufe sowie aus den von den Bundesländern zur Übernahme in die 1. Dringlichkeit gemeldeten Maßnahmen eine Auswahl von besonders vorrangigen Strecken vorzunehmen war, um den neuen Bedarfsumfang zunächst unter Ausklammerung der bisher in der zweiten und dritten Dringlichkeitsstufe befindlichen Netzteile auf ca. 65 Mrd. DM zu konzentrieren.

Dieser überprüfte Bedarf besteht aus dem sogenannten

Überhang: (Maßnahmen, die Ende 1975 im Bau sind und Komplettierungen zur Vermeidung von Bauruinen)

der *Dringlichkeitsstufe I a* (vorrangige Planungen) und der

Dringlichkeitsstufe I b (übriger Bedarf 1. Dringlichkeit)

In die Untersuchungen zur Strukturierung des Volumens von rd. 65 Mrd. DM wurden neben der früheren 1. Dringlichkeitsstufe auch die einzelnen zur Überprüfung gemeldeten Maßnahmen der 2. und 3. Dringlichkeitsstufe einbezogen. Im gleichen Umfange, wie letztere die neuen Stufen I a und I b erreichten, mußten Maßnahmen der früheren 1. Dringlichkeitsstufe zurückgestellt werden. Diese erhalten zusammen mit den weiteren, d. h. mit der Mehrzahl der im alten Bedarfsplan in 2. und 3. Dringlichkeit befindlichen Strecken, den Rang als „möglicher weiterer Bedarf" und werden im revidierten Plan nur nachrichtlich dargestellt. Es wird Aufgabe von ergänzenden Untersuchungen sein, diesen Bereich dahin gehend zu prüfen, ob diese Strecken langfristig noch als Bedarf anzusehen sind.

Mit den verfügbaren Mitteln sollen zukünftig folgende vorrangigen *Planungsziele* im Bundesfernstraßenbau verwirklicht werden:

- Erhaltung der Substanz des vorhandenen Straßennetzes
- Beseitigung von Unfallschwerpunkten und von Verkehrsengpässen
- Abbau von bestehenden Umweltbeeinträchtigungen im Straßennetz
- Beitrag des Straßenbaues zur Erschließung strukturschwacher Gebiete.

Zur Bestimmung der Maßnahmen, die nach diesen Zielen als vorrangig anzusehen sind, wurde ein datenorientiertes Planungsverfahren verwendet, das auf der Basis von Nutzen-Kosten-Rechnungen die Umsetzung der genannten Planungsziele in die Praxis offenlegt. Dieses Verfahren wurde auf alle zu bewertenden Maßnahmen angewendet.

Durch das Einbeziehen der Kosten wurde ein Anreiz für sparsamere Planungen gegeben. Dies führte in vielen Fällen zu einer Reduktion der ursprünglich geplanten Fahrspurenzahl, d. h. anstelle einer bislang geplanten Autobahn wird versucht, den erstrebten Zweck durch einen vorerst halbseitigen Teilausbau oder nur durch Verbesserung des Bundesstraßennetzes zu erreichen.

Bei der Durchführung der Arbeiten wurden die Bundesländer sowohl auf Ministerebene als auch auf der Ebene der Fachbeamten beteiligt.

Die wesentlichsten Merkmale des nun vorliegenden revidierten Plans sind folgende:

In den nächsten zehn Jahren sollen die vorrangigen Planungen, d. h. die Maßnahmen des Überhanges und der neuen Dringlichkeitsstufe I a, die zusammen ein Volumen von 37,3 Mrd. DM umfassen, realisiert werden. (rd. 3 200 km zweispurige und rd. 2 500 km vierspurige Straßen)

Dies bedeutet, daß sich in diesem Zeitraum die durchschnittliche Fertigstellungsleistung bei den Autobahnen auf ca. 250 km jährlich einpendeln wird. Darin sind die autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen enthalten. (Jahresmittel zwischen 1971 und 1975 rd. 350 km)

Bei den zweispurigen Straßen wird die derzeitige Leistung von jährlich rd. 250 km neu- bzw. ausgebauter Bundesstraßen voraussichtlich verbessert werden können. Dazu gehören insbesondere der Bau von Ortsumgehungen und die Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Hier kommt die Akzentverlagerung vom Neubau zum Ausbau des bestehenden Netzes zum Ausdruck. Dies wird noch unterstrichen durch die beabsichtigte Erneuerung von rd. 1 200 km bestehender Autobahnen, verbunden mit der Erweiterung von 4 auf 6 Fahrspuren.

Auf der Grundlage des revidierten Bedarfsplans wurden 1975 auch die Arbeiten zur Aufstellung des „2. Fünfjahresplans für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1976 bis 1980 mit Ergänzungen bis 1985" eingeleitet.

Der Finanzrahmen für den 2. Fünfjahresplan entspricht der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes (Bundestagsdrucksache 7/4101) für die Jahre 1976 bis 1979. Der Ansatz für das von der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes noch nicht erfaßte Jahr 1980 wurde extrapoliert. Der Finanzrahmen des 2. Fünfjahresplans beträgt 30,87 Mrd. DM. Der 2. Fünfjahresplan ist mit dem Investitionsbedarf der übrigen Bundesverkehrswege bis 1985 abgestimmt worden.

Inhaltlich ist er zu einem erheblichen Teil durch überhängende Maßnahmen aus dem 1. Fünfjahresplan vorgegeben.

Maßnahmen, die bis 1980 anlaufen sollen, müssen der neuen Dringlichkeitsstufe I a des Bedarfsplans angehören.

Wesentliches Kriterium für die Auswahl der Anlaufmaßnahmen ist neben der Dringlichkeit vor allem auch der Stand der Planfeststellung und des Grunderwerbs.

2 Baufortschritt im Jahre 1975

2.1 Ausgaben und Leistungen insgesamt

2.1.1 Gesamtausgaben

Für den Bundesfernstraßenbau standen nach Verkündung des Haushaltsgesetzes 1975 (16. April 1975) folgende Ausgabemittel zur Verfügung:

	Millionen DM
Haushaltsmittel (Anteil aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen) . .	5 830,0
Übertragene Ausgabereste (aus 1974)	116,8
Verwendbare Einnahmen (Beiträge Dritter)	61,3
	6 008,1
davon zunächst gesperrt	116,8
Davon blieben mit Rücksicht auf die im Bundeshaushalt insgesamt zu erwirtschaftende globale Minderausgabe bis zum Jahresende gesperrt	64,0

Damit ergibt sich insgesamt ein Verfügungsrahmen von	5 944,1

Die Gesamtausgaben im Haushaltsjahr 1975 betrugen bei Kap. 12 10 (Straßenbauplan):

	Millionen DM
Länderausgaben (als Auftragsverwaltungen für die Bundesfernstraßen)	5 756,5
Ausgaben im Wohnungsbau für Straßenbauverdrängte	22,1
Zuschuß an Kap. 12 11 (BASt/Bundesanstalt für Straßenwesen)	30,4
zentral bewirtschaftete Aufgaben	15,1
Ausgaben insgesamt	5 824,1
Der Ausgaberest gegenüber dem tatsächlichen Verfügungsrahmen (5 944,1 minus 5 824,1) beträgt	120,0

und beläuft sich mithin auf etwa 2 % des Verfügungsrahmens.

Die im Kap. 12 10 (Strbpl.) ausgewiesenen Beträge erhöhen sich durch im Einzelplan 60 veranschlagten Ausgabemittel der folgenden Sonderprogramme:

Programm	in Millionen DM Ausgaberahmen für den Bundesfernstraßenbau	davon bis zum Jahresschluß 1975 ausgegeben
— Sonderprogramm zur regionalen und lokalen Abstützung der Beschäftigung nach § 6 Abs. 2 StWG (Kap. 60 93) Mitteilung an die Auftragsverwaltungen: 30. Oktober 1974	12,2	10,3
— Zusätzliche Bundesausgaben zur Förderung der Konjunktur nach § 6 Abs. 2 StWG (Kap. 60 94) Mitteilung an die Auftragsverwaltungen: 8. Januar 1975	207,0	183,1
— Programm zur Stärkung von Bau- und anderen Investitionen nach § 6 Abs. 2 in Verbindung mit § 8 StWG (Kap. 60 95) Mitteilungen an die Auftragsverwaltungen: 10. Oktober 1975	195,0	13,2
insgesamt ...	414,2	206,6

Der Bewirtschaftungsplan dieser Sonderprogramme wird auch über das Haushaltsjahr 1975 hinaus geführt. Ausgabereste werden daher nicht gebildet, die Mittel stehen im folgenden Jahr bestimmungsgemäß weiter zur Verfügung.

Die Ausgaben des Einzelplans 12 Kap. 12 10 im Haushaltsjahr 1975 gliedern sich wie folgt:

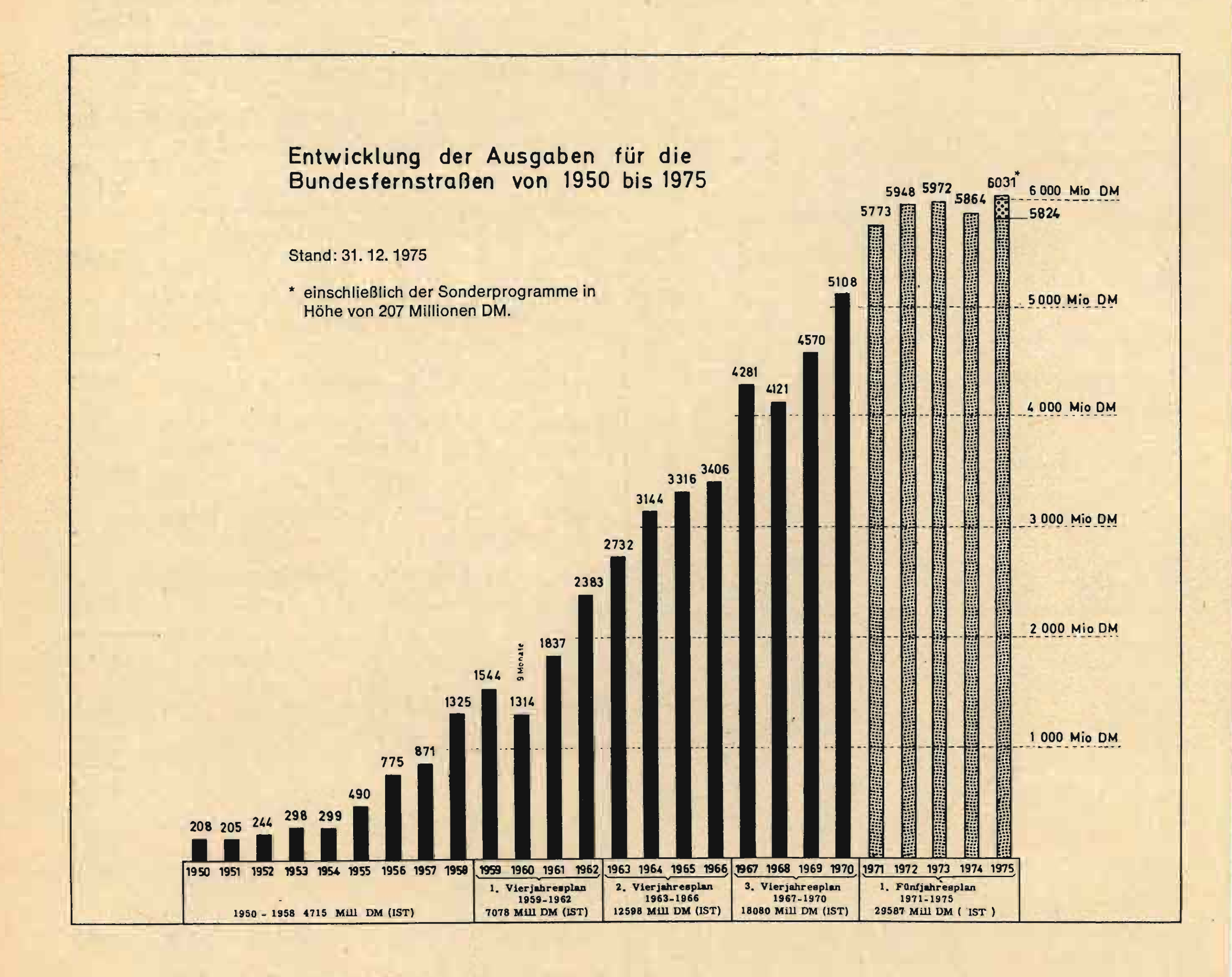
	Millionen DM
Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	337,3
Unterhaltung und Instandsetzung von BAB (einschließlich Fahrzeuge und Geräte)	252,3
Unterhaltung und Instandsetzung	589,6
Ausbau und Neubau von Bundesstraßen (einschließlich Hochbau, ohne Grunderwerb)	1 237,1
Ausbau von BAB (einschließlich Fahrbahndeckenerneuerung)	666,2
Neubau von BAB (einschließlich Hochbau, ohne Grunderwerb)	2 322,0
	4 225,3
Grunderwerb für Bundesstraßen	184,1
Grunderwerb für BAB	357,2
	541,3
Aufwendungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz	112,4
Abgeltung von Zweckausgaben, die bei der Entwurfsbearbeitung und Bauleitung entstehen	141,7
Zuschüsse des Bundes an fremde Baulastträger nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz	106,0
Kapitaldienst (Länder) und Ersatzraumbeschaffung für Räumungsbetroffene	60,7
Forschung, Veröffentlichung und Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen	14,8
Verschiedenes	32,3
zusammen ...	5 824,1

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Ausgaben für die Bundesfernstraßen 1950 bis 1975.

2.1.2 Verpflichtungsermächtigungen

Ausgabemittel (Kassenmittel) werden stets nur für das laufende Halbjahr zur Verfügung gestellt. Da die Maßnahmen des Bundesfernstraßenbaues im Regelfall über mehrere Jahre laufen bis eine Verkehrsübergabe erfolgen kann, sind alle Verpflichtungen der folgenden Jahre, die im Rahmen des Baufortschritts eingegangen werden müssen, durch Verpflichtungsermächtigungen (VE) abzudecken.

Abbildung 1



Im Jahre 1975 standen insgesamt 3 000 Millionen DM VE zur Verfügung, mit folgenden Fälligkeiten:

im Haushaltsjahr	1976	1 900 Millionen DM
	1977	900 Millionen DM
	1978	200 Millionen DM

Während 132 Millionen DM davon für die zentralen Belange verblieben, erhielten die Länder als Auftragsverwaltungen für den Bundesfernstraßenbau den Hauptanteil der VE-Zuteilungen in Höhe von 2 868 Millionen DM, zu dem noch Festlegungen der Vorjahre 1973 und 1974 von weiteren rd. 830 Millionen DM hinzutraten, so daß sich zugunsten der Bauvorhaben ein Verfügungsrahmen von rd. 3 700 Millionen DM ergab, der zu rd. 85 % in Anspruch genommen wurde. Im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung konnte bis zur vorgezogenen Zuweisung neuer VE (1976) mit Hilfe der noch nicht ausgeschöpften Zuweisungen in den ersten Monaten des neuen Haushaltsjahres eine störungsfreie Fortführung des Baugeschehens erreicht und sichergestellt werden.

2.1.3 Bauaufträge

Zu Beginn des Haushaltsjahres 1975 lagen aus den Vorjahren Bindungen in Bauverträgen in Höhe von 3 321 Millionen DM vor, davon 2 490 Millionen DM zu Lasten der Ausgabemittel 1975 und 831 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1976 bis 1978.

Im Haushaltsjahr 1975 wurden neue Bauaufträge in Höhe von 4 200 Millionen DM erteilt, davon 1 900 Millionen DM zu Lasten von Ausgabemitteln 1975 und 2 300 Millionen DM zu Lasten von Verpflichtungsermächtigungen 1976 bis 1978.

2.2 Ausgaben und Leistungen bei den einzelnen Bedarfsgruppen

2.2.1 Neubau von Bundesautobahnen

Für den Neubau von Bundesautobahnen, ohne Hochbauten aber einschließlich Grunderwerb, wurden im Berichtsjahr insgesamt 2 634,6 Millionen DM ausgegeben. Die Gesamtausgaben für den Autobahnneubau gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Neubau von Bundesautobahnen (Grundnetz)	
Baumittel	1 749,5
Grunderwerb	192,4
	1 941,9
Neubau von Bundesautobahnen (Ergänzungsstrecken)	
Baumittel	565,4
Grunderwerb	127,3
	692,7

1975 wurde das Autobahnnetz durch Verkehrsfreigaben von 504 km neuer Streckenteile von 5 742 km Länge auf 6 246 km vergrößert. Das Jahr 1975 brachte mit dieser Fertigstellungsleistung von neuen Autobahnen den Höhepunkt in der Nachkriegszeit. Die als Anlage beigefügte Bauleistungskarte gibt einen Überblick über die Fertigstellungen im Berichtsjahr.

Von den im Berichtsjahr fertiggestellten Autobahn-Neubaustrecken sind folgende besonders hervorzuheben:

Krefeld–Ludwigshafen (Rheinlinie)

Auf dieser für die Entlastung der BAB Köln–Frankfurt bedeutenden Neubaustrecke wurden die Bauarbeiten im Berichtsjahr zügig fortgeführt. Mit dem Lückenschluß zwischen den Anschlußstellen Bad Neuenahr/Nord und Mendig sowie zwischen Bingen und Frankenthal wurden die letzten Teilstücke der längsten nach dem Kriege gebauten Bundesautobahn dem Verkehr übergeben.

Von der rd. 380 km langen linksrheinischen Autobahn (Niederländische Grenze–Krefeld–Ludwigshafen) stehen nach der diesjährigen Fertigstellung von insgesamt 83 km rd. 330 km durchgehend dem Verkehr zur Verfügung.

Hamburg–Flensburg

Mit der Fertigstellung der „Westlichen Umgehung Hamburg" einschließlich Elbtunnel wurden zu Anfang des Jahres die BAB Teilstrecken Hamburg–Schleswig/Kiel mit dem Bundesautobahnnetz südlich der Elbe verbunden. Von der insgesamt 182,0 km langen, besonders für den Skandinavien-Verkehr bedeutsamen Strecke, stehen somit rd. 141,0 km zwischen Ramelsloh als südlichem Endpunkt und Schleswig–Jagel im Norden zur Verfügung. Ende 1975 waren rd. 36 km in Bau. Bei dem Elbtunnel Hamburg handelt es sich um das größte Kunstbauwerk im Zuge des Bundesautobahnnetzes.

Autobahnring München (Ostabschnitt)

Nach nur 4jähriger Bauzeit wurde der 31,2 km lange BAB-Ostring München fertiggestellt. Mit dem Lückenschluß zwischen der A 9 (BAB Nürnberg–München) und der A 8 (BAB München–Salzburg) von insgesamt 10,0 km Länge besteht erstmalig eine durchgehende Autobahnverbindung zwischen Norddeutschland und der österreichischen Grenze.

Kassel–Ruhrgebiet

Mit der Fertigstellung des 38,3 km langen Streckenabschnittes zwischen den Anschlußstellen Wünneberg/Haaren und Soest/Ost ist die vor allem für das Zonenrandgebiet bedeutende Autobahnverbindung Kassel–Ruhrgebiet durchgehend befahrbar.

Aachen–Düsseldorf

Die Länge der BAB-Neubaustrecke beträgt 58,4 km. Nach Fertigstellung weiterer Teilstrecken von 40,7 km steht die Autobahn nunmehr durchgehend als Verbindung der Räume Aachen und Düsseldorf zur Verfügung. Sie verbessert die Verkehrsverbindungen zwischen den beiden vorgenannten Räumen und den Nachbarländern Belgien und Holland.

Duisburg–Venlo

Durch Fertigstellung des Schlußstückes zwischen Moers (A 57) und Aldekerk wurde die letzte Lücke im Zuge der Europastraße 3 (Lissabon–Stockholm) zwischen der niederländischen Grenze und Schleswig autobahnmäßig geschlossen. Die Streckenlänge der BAB Duisburg–Venlo beträgt 54,3 km.

Koblenz–Trier–Saarbrücken

Auf dieser Strecke wurden die Bauarbeiten zügig fortgeführt. 1975 wurden zwischen den Anschlußstellen Wittlich und Esch 11,0 km und zwischen Hermeskeil und Saarbrücken 27,9 km dem Verkehr übergeben. Die ca. 180 km lange Gesamtstrecke ist somit bis auf den Abschnitt Longuich–Hermeskeil durchgehend befahrbar. Hier steht aber die leistungsfähig ausgebaute B 52 zur Verfügung.

Köln–Olpe

Die Länge dieser Neubaustrecke beträgt 61,8 km. Folgende Teilstrecken wurden 1975 dem Verkehr übergeben:

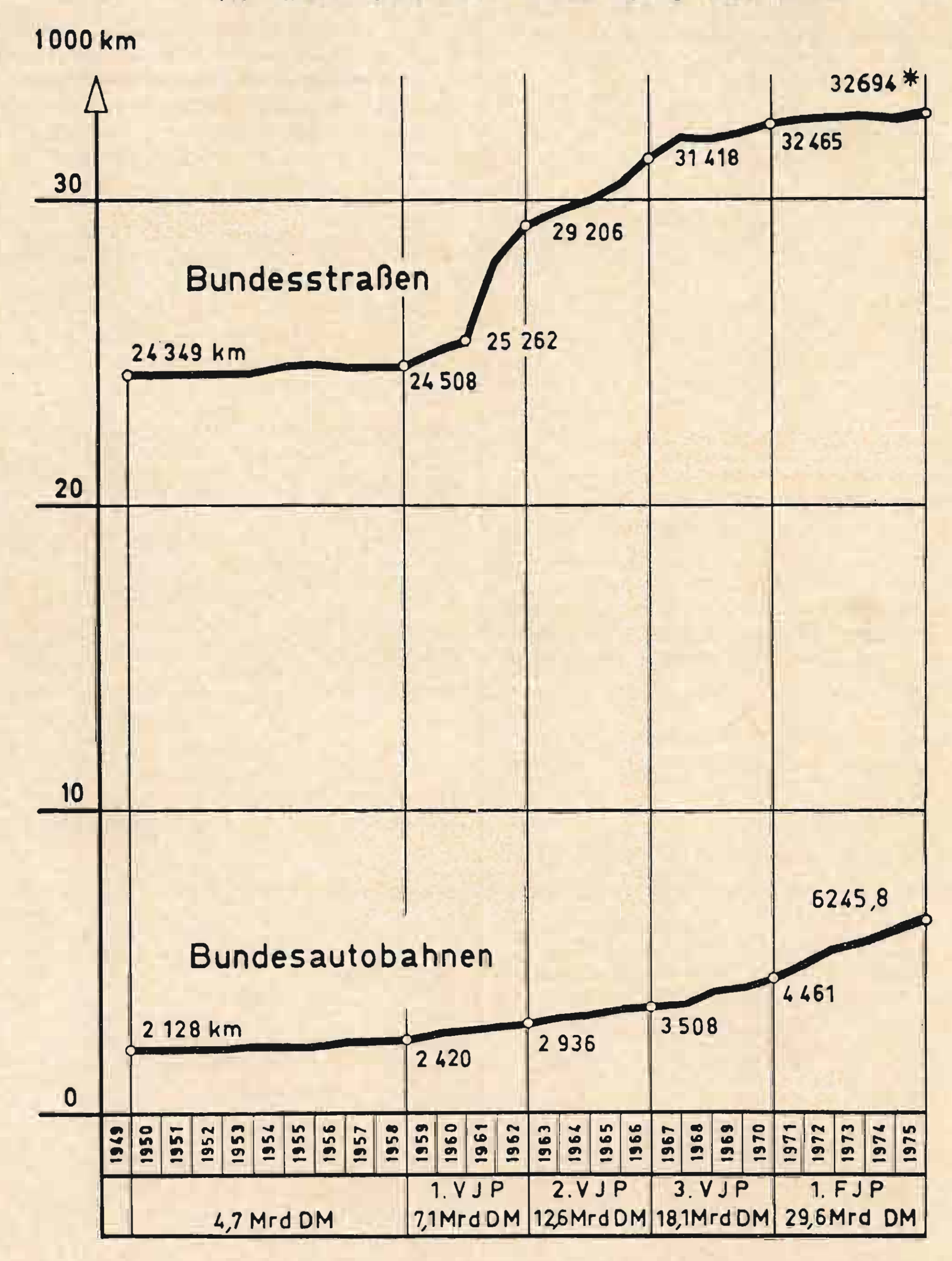
— Anschlußstelle Bensberg/Untereschbach bis Anschlußstelle Overath (6,7 km)

— Anschlußstelle Overath bis Anschlußstelle Engelskirchen (10,2 km).

Damit besteht eine durchgehende Verbindung zwischen Köln und Gummersbach von 38,5 km Länge.

Weitere 22,3 km befanden sich Ende 1975 in Bau.

Abbildung 2



VJP = Vierjahresplan, FJP = Fünfjahresplan

* Dieser Wert muß noch durch eine turnusmäßige Bestandsaufnahme bestätigt werden.

Tabelle 1

Längenveränderungen an den Bundesfernstraßen in den Jahren 1950 bis 1975

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen		Bundesfernstraßen	
	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dezember	Veränderung gegenüber dem Vorjahr	Bestand am 31. Dezember (Spalte 2 + 4)	Veränderung gegenüber dem Vorjahr (Spalte 3 +5)
1	2	3	4	5	6	7
1949	2 128,0	—	24 349,4	—	26 477,4	—
1950	2 128,0	—	24 327,4	— 22,0	26 455,4	— 22,0
1951	2 128,0	—	24 327,4	—	26 455,4	—
1952	2 131,3	+ 3,3	24 250,4	— 77,0	26 381,7	73,7
1953	2 163,0	+ 31,7	24 267,7	+ 17,3	26 430,7	+ 49,0
1954	2 186,6	+ 23,6	24 474,1	+ 206,4	26 660,7	+ 230,0
1955	2 186,6	—	24 553,5	+ 79,4	26 740,1	+ 79,4
1956	2 261,0	+ 74,4	24 481,8	— 71,7	26 742,8	+ 2,7
1957	2 272,2	+ 11,2	24 480,2	— 1,6	26 752,4	+ 9,6
1958	2 420,0	+147,8	24 508,3	+ 28,1	26 928,3	+ 175,9
1959 *)	2 551,2	+131,2	24 950,9	+ 442,6	27 502,1	+ 573,8
1960	2 670,6	+119,4	25 262,2	+ 311,3	27 932,8	+ 430,7
1961	2 830,4	+159,8	28 014,3	+2 752,1	30 844,7	+2 911,9
1962	2 935,8	+105,4	29 206,1	+1 191,8	32 141,9	+1 297,2
1963	3 076,9	+141,1	29 586,4	+ 380,3	32 663,3	+ 521,4
1964	3 204,3	+127,4	29 906,9	+ 320,5	33 111,2	+ 447,9
1965	3 371,5	+167,2	30 516,1	+ 609,2	33 887,6	+ 776,4
1966	3 508,4	+136,9	31 418,4	+ 902,3	34 926,8	+1 039,2
1967	3 616,6	+108,2	31 986,8	+ 568,4	35 603,4	+ 676,6
1968	3 966,6	+350,0	32 047,7	+ 60,9	36 014,3	+ 410,9
1969	4 110,3	+143,7	32 205,0	+ 157,3	36 315,3	+ 301,0
1970	4 460,6	+350,3	32 465,3	+ 260,3	36 925,9	+ 610,6
1971	4 827,8	+367,2	32 590,4	+ 125,1	37 418,2	+ 492,3
1972	5 258,3	+430,5	32 696,0	+ 105,6	37 954,3	+ 536,1
1973	5 481,0	+222,7	32 703,0	+ 7,0	38 184,0	+ 229,7
1974	5 741,8	+260,8	32 594,0	— 109,0	38 335,8	+ 151,8
1975	6 245,8	+504,0	32 694,0	+ 100,0 **)	38 939,8	+ 604,0 **)

*) ab 1959 einschließlich Saarland

**) Dieser Wert muß noch durch eine turnusmäßige Bestandsaufnahme bestätigt werden.

Cloppenburg–Oldenburg i. O.–Wilhelmshaven

Nach Fertigstellung der Teilstrecke zwischen Varel (L 19) und Kreuz Oldenburg/Nord (B 211) mit 20,0 km sind von der 91,3 km langen Neubaustrecke 30,0 km fertiggestellt. Ende 1975 waren 21,4 km in Bau.

Regensburg–Passau

Als erstes Teilstück dieser BAB-Neubaustrecke wurde der 20,0 km lange Abschnitt Deggendorf–Iggensbach dem Verkehr übergeben. Die südlich anschließende Teilstrecke bis Passau-West ist in Bau.

Ende des Jahres befanden sich insgesamt rd. 650 km Bundesautobahnen in Bau. Die Arbeiten sind planmäßig vorangekommen, so daß im Jahre 1976 voraussichtlich auf folgenden wichtigen Strecken mit der Gesamtfertigstellung bzw. der Fertigstellung weiterer Abschnitte zu rechnen ist.

BAB-Neubaustrecke	Teilstrecke
Trier–Saarbrücken	AS Sotzweiler bis Uchtelfangen (2. Fahrbahn)
Eckverbindung Hannover	AS Kaltenweide bis Dreieck Hannover/W.
Niederländische Grenze–Osnabrück–Bad Oeynhausen	Ibbenbüren bis Lotte
Wuppertal–Münster	Recklinghausen bis L 511, Appelhülsen bis Bösensell
Gießen–Stuttgart	Staden (B 275) bis Rückingen (B 40)
Würzburg–Kempten	Kempten (B 12 alt) bis südliches Kreuz Kempten
München–Lindau	Kreuz Kempten bis Waltenhofen
Regensburg–Pfreimd	Klardorf bis Lindenloh
Hamburg–Flensburg	AS Tarp bis AS Flensburg
Köln–Olpe	AS Gummersbach/Wiehl bis Olpe/Gerlingen
Brühl–Blankenheim	B 51 (südlich Brühl) bis Wißkirchen (B 266)

Die Gesamtlänge der voraussichtlichen Verkehrsübergaben 1976 beträgt etwa 203 km.

Tabelle 2

Längenveränderungen an den Bundesautobahnen gegenüber dem Vorjahr

Stand 31. Dezember 1975

Land	Gesamtlängen			Länge der Kriechspur		
	31. Dezember 1974 km	31. Dezember 1975	Veränderung	31. Dezember 1974 km	31. Dezember 1975 km	Veränderung km
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg	722,1	792,0	69,9	16,9	16,9	—
Bayern	1 235,0	1 294,4	59,4	60,0	48,0	−12,0
Berlin	25,8	25,8	—	—	—	—
Bremen	51,2	51,2	—	—	—	—
Hamburg	36,1	52,1	16,0	—	—	—
Hessen	759,5	789,9	30,4	—	—	—
Niedersachsen	817,7	849,2	31,5	16,0	16,0	—
Nordrhein-Westfalen	1 313,3	1 449,4	136,1	45,0	48,0	3,0
Rheinlandpfalz	472,3	575,1	102,8	6,0	2,0	− 4,0
Saarland	85,4	114,5	29,1	5,0	—	− 5,0
Schleswig-Hostein	223,4	252,2	28,8	—	—	—
Bundesgebiet	5 741,8	6 245,8	504,0	148,9	130,9	−18,0 *)

2.2.2 Aus- und Neubau von Bundesstraßen

Für den Ausbau und Neubau von Bundesstraßen wurden im Jahre 1975 insgesamt 1 628,8 Millionen DM ausgegeben

Die Ausgaben gliedern sich wie folgt:

	Millionen DM
Kleinerer Ausbau (u. a. einfacher Deckenausbau)	359,3
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	301,7
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	555,7
Hochbau	20,4
	1 237,1
dazu aus den Sonderprogrammen	206,6
	1 443,7
Grunderwerb	184,1
	1 627,8

Mit diesen Mitteln wurden zahlreiche Bundesstraßen neu- bzw. ausgebaut. Nachfolgend sind besonders bedeutsame Einzelvorhaben sowie die Bauleistungen in den Ländern skizziert.

Baden-Württemberg

Neben einer Reihe kleinerer Baumaßnahmen konnten mehrere Neubauabschnitte von Bundesstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 22,7 km fertiggestellt werden.

Darunter befinden sich der Neubau der B 10 im Zuge der Südtangente Karlsruhe, die Verlegung der B 14 bei Böblingen, der Neubauabschnitt des Rhein-Neckar-Schnellweges bei Mannheim im Zuge der B 38, und die Verlegung der B 27, Ortsumgehung Schweinberg.

Zahlreiche Maßnahmen im Ballungsraum Stuttgart konnten zügig weitergeführt werden.

Bayern

In Bayern wurden Baumaßnahmen an Bundesstraßen mit einer Gesamtlänge von rd. 33 km dem Verkehr übergeben.

Besonders wichtige Neubaustrecken waren u. a. der Ausbau der B 20 von Tittmoning bis Fridolfing, Ausbau und Verlegung der B 470 zwischen Auerbach und Altzirkendorf, der Ausbau der B 13 bei Lehrberg, die Verlegung der B 19 nördlich von Würzburg (Greinberg), die Verlegung der B 14 bei Hirschau, sowie der Ausbau der B 304 in Haar.

Tabelle 2

Länge der 3. Fahrspur			Länge der beiderseitigen Standspuren		
31. Dezember 1974 km	31. Dezember 1975 km	Veränderung km	31. Dezember 1974 km	31. Dezember 1975 km	Veränderung km
8	9	10	11	12	13
67,0	79,0	12,0	490,0	556,0	66,0
54,0	88,0	34,0	704,0	781,0	77,0
18,0	18,0	—	10,0	10,0	—
—	—	—	40,0	40,0	—
12,7	33,0	20,3	29,2	50,0	20,8
329,0	393,0	64,0	490,0	544,0	54,0
8,0	8,0	—	623,0	647,0	24,0
223,0	241,0	18,0	1 040,0	1 121,0	81,0
149,0	200,0	51,0	290,0	361,0	71,0
2,0	14,0	12,0	55,0	86,0	31,0
2,0	3,0	1,0	159,7	194,0	34,3
864,7	1 077,0	212,3	3 930,9	4 390,0	459,1

*) Dieser Wert ergibt sich durch die Übernahme von Kriechspuren als 3. Fahrspur.

Bremen und Hamburg

In Bremen wurde die 900 m lange Überquerung des Auetals im Zuge der B 74 fertiggestellt und in Hamburg der Ausbau der Oldesloher Straße abgeschlossen.

Hessen

In Hessen wurden 30,5 km Bundesstraßen fertiggestellt. An größeren Neubaustrecken sind zu nennen die Verlegungen der B 7 bei Hartmuthsachsen, der B 27 bei Marzhausen, Sontra und Burghaun, der B 83 bei Altmorschen und der B 260 bei Schlangenbad und Kemel. Als zweibahnige Bundesstraße wurden die Westtangente Gießen im Zuge der B 49 a im Zusammenhang mit dem Autobahnring um Gießen und die B 448 bei Offenbach fertiggestellt.

Niedersachsen

In Niedersachsen konnten rd. 41,4 km neue Bundesstraßen fertiggestellt werden. Insgesamt 21,9 km davon sind 4spurig, wobei 5,5 km vorerst nur halbseitig dem Verkehr übergeben wurden. Besonders erwähnenswert sind u. a. eine Teilstrecke der Zubringerstraße von Marzhausen zur BAB Hannover–Kassel, eine Teilstrecke der westl. Umgehung Oldenburg, ein Teilabschnitt der Ortsdurchfahrt Hameln mit einer 2. Weserbrücke.

Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen wurden 35,7 km Bundesstraßen neu gebaut.

An Neubaustrecken seien u. a. erwähnt die Entlastungsstraße Gronau im Zuge der B 54, die B 55 zwischen Anröchte und Erwitte, die Verlegung der B 57 bei Erkelenz, die Umgehungsstraße Scherfede (2. Bauabschnitt) im Zuge der B 252, die Verlegung der B 504 bei Frasselt sowie die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges bei Haltern im Zuge der B 51.

Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz sind 18 km Bundesstraßen fertiggestellt worden. Darunter befinden sich rd. 8 km zweibahnige Bundesstraßen die vorerst einbahnig ausgebaut wurden. Dem Verkehr wurde die neue Rheinbrücke im Süden der Stadt Koblenz übergeben. Dadurch besteht eine direkte Verbindung von der B 327 (Hunsrückhöhenstraße) über die B 9 zur B 42. Die Strombrücke ist 444 m lang, die beiderseitigen Vorlandbrücken haben eine Länge von insgesamt rd. 1,7 km. Die Gesamtkosten für dieses Projekt betragen 157 Millionen DM.

Außerdem wurden an größeren Neubaustrecken die Verlegung der B 47 zwischen Worms und Pfeddersheim, der B 37 zwischen Ludwigshafen und Bad Dürkheim und die Umgehungsstraße Limburgerhof im Zuge der B 9 dem Verkehr übergeben.

Saarland

Im Saarland wurden als größere Bauvorhaben die begonnenen Maßnahmen im Zuge der B 41 zwischen Oberlinxweiler und Niederlinxweiler, der B 51 in Völklingen und der B 268/269 in Lebach zügig weitergeführt.

Schleswig-Holstein

In Schleswig-Holstein konnten 11,8 km Bundesstraßen dem Verkehr übergeben werden.

Von besonderer Bedeutung ist die Verlegung der B 207 bei Mölln.

2.2.3 Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken

Die Modernisierung der BAB-Betriebsstrecken mit dem Ziel einen den BAB-Neubaustrecken entsprechenden einheitlichen Ausbaustandard zu erreichen, gewinnt immer größere Bedeutung. Dies spiegelt sich in den jährlich steigenden Aufwendungen wider. Neben der bereits seit vielen Jahren betriebenen Grunderneuerung ist die Erweiterung dieser Strecken auf fünf und sechs Fahrstreifen sowie der Anbau von Standstreifen in den Vordergrund getreten. Mit den Querschnittserweiterungen sind in den meisten Fällen auch Neubauten und Erweiterungen von Anschlußstellen und Autobahnknotenpunkten verbunden.

Verbesserungen der Linienführung im Grund- und Aufriß werden aus Kostengründen nur in wenigen Ausnahmefällen vorgenommen.

Im Haushalt 1975 wurden folgende Beträge aufgewendet:

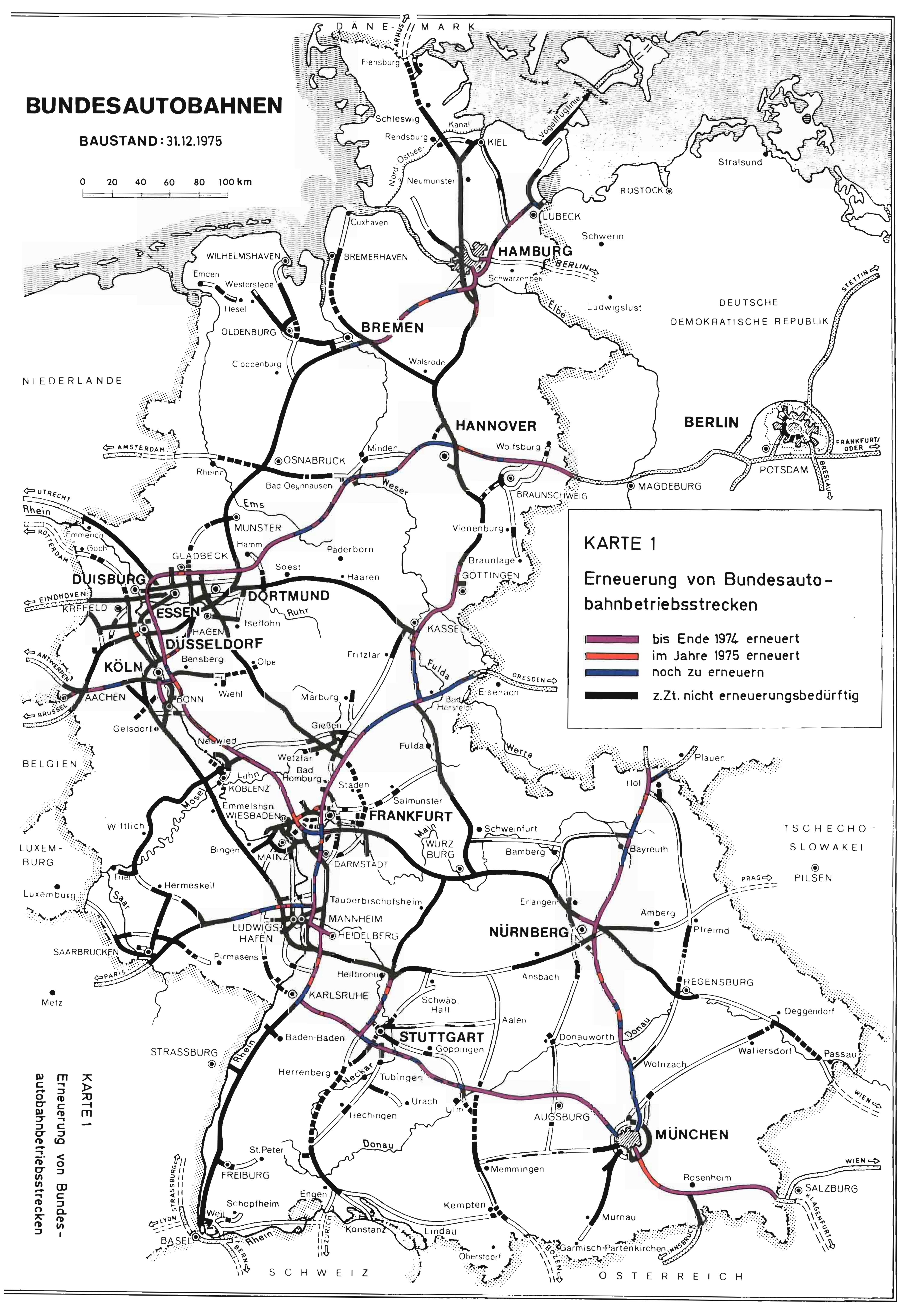
	Millionen DM
Kleinerer Ausbau (u. a. einfacher Deckenausbau)	124,7
Größerer Ausbau bis zu 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	11,3
Größerer Ausbau über 2,5 Millionen DM Gesamtkosten im Einzelfall	80,5
Bau zusätzlicher Fahr- und Standstreifen einschließlich Erneuerung von Fahrbahndecken	435,0
Grunderwerb	37,5
Gesamtausgaben für die Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken	689,0

Im Jahre 1975 wurden 89,4 km Richtungsfahrbahnen von Grund auf erneuert. Daneben erfolgten in größerem Umfang Instandsetzungsarbeiten durch Aufbringung neuer Deckschichten.

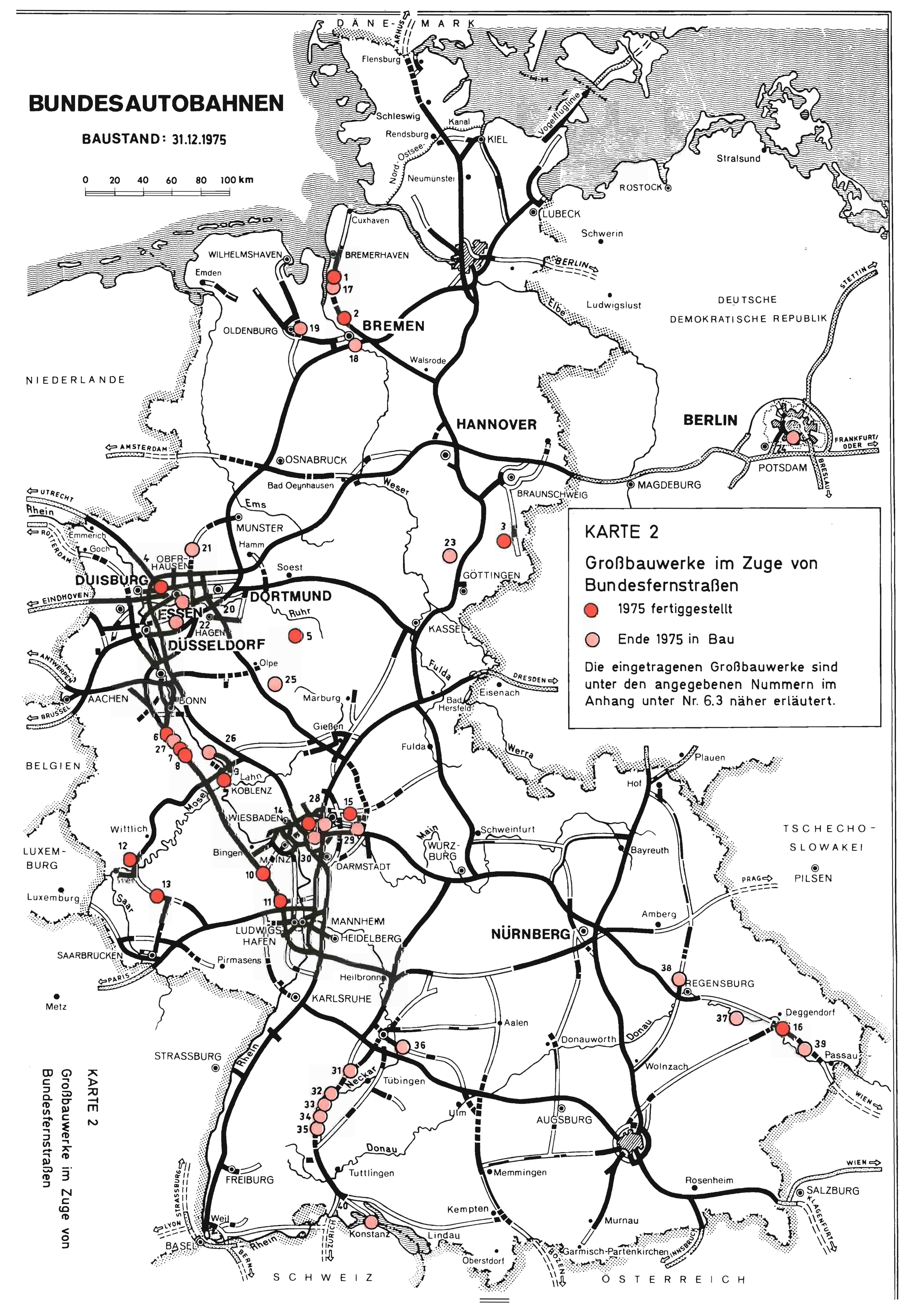
Weiter wurden im Berichtsjahr an 65,3 km Richtungsfahrbahnen alter Autobahnbetriebsstrecken Standstreifen angebaut.

145,0 km Richtungsfahrbahnen sind durch den Anbau zusätzlicher Fahrstreifen einschließlich Standstreifen erweitert worden.

Im Zuge der Erneuerung von Bundesautobahnen wurde der Umbau der Anschlußstelle Dibbersen beiderseits der Bundesautobahn Hamburg–Bremen abgeschlossen. Die einseitige Tank- und Rastanlage „Auetal" an der Bundesautobahn „Hannover–Helmstedt" wurde im Berichtsjahr fertiggestellt und in Betrieb genommen.



BUNDESAUTOBAHNEN
BAUSTAND: 31.12.1975
0 20 40 60 80 100 km
KARTE 1
Erneuerung von Bundesauto-bahnbetriebsstrecken
bis Ende 1974 erneuert
im Jahre 1975 erneuert
noch zu erneuern
z.Zt. nicht erneuerungsbedürftig
DÄNE-MARK
NIEDERLANDE
BELGIEN
LUXEMBURG
DEUTSCHE DEMOKRATISCHE REPUBLIK
TSCHECHO-SLOWAKEI
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
HAMBURG
BREMEN
HANNOVER
BERLIN
DUISBURG
ESSEN
DORTMUND
DÜSSELDORF
KÖLN
FRANKFURT
NÜRNBERG
STUTTGART
MÜNCHEN
KARTE 1
Erneuerung von Bundes-autobahnbetriebsstrecken



KARTE 2
Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Die im Rahmen der 6streifigen Erweiterung der Bundesautobahn Köln–Frankfurt verlegte Tankstelle Heiligenroth (Westseite) konnte wieder in Betrieb genommen werden.

Die Karte 1 „Erneuerung von Bundesautobahnbetriebsstrecken" gibt einen Überblick über die Leistungen im Berichtsjahr.

2.2.4 Bauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen

Der Bestand der Brücken an Bundesfernstraßen hat sich im Berichtsjahr um rd. 700 neue Bauwerke erhöht, so daß ein Gesamtbestand von rd. 23 200 Brücken erreicht ist. Die Gesamtlänge aller Brükken an Bundesautobahnen und Bundesstraßen beträgt 718 km. Die Gesamtfläche aller Brücken — gemessen zwischen den Geländern und Auflagern — beträgt 12,6 Millionen m².

Die Ausgaben für Kunstbauwerke (Brücken, Tunnel, Stützmauern) haben im Bundeshaushaltsplan keinen besonderen Titel. Im Mittel betragen sie etwa 30 % der reinen Bauausgaben einer Strecke (ohne Grunderwerb), das sind im Berichtsjahr rd. 1,28 Mrd. DM. Die topographische Struktur der Neubaustrecken erfordert z. T. eine Vielzahl von großen Talbrücken, so daß z. B. beim Neubau der BAB Krefeld–Ludwigshafen–Speyer (A 61) 35,3 % der Gesamtausgaben (einschließlich Grunderwerb) für Kunstbauten aufgewendet werden mußten.

Fertigstellung

Folgende bemerkenswerte Bauwerke wurden im Jahre 1975 fertiggestellt:

- *Donaubrücke Deggenau* als Schrägseilbrücke in Stahl und Vorlandbrücken in Spannbeton im Zuge der BAB A 3 Regensburg–Passau,
- *Brückenstrang Blumenthal* im Zuge der B 74 in Bremen,
- *Rheinbrücke Koblenz-Süd* mit Vorlandbrücken und Hochstraßen im Zuge der Südtangente Koblenz als Verbindung zwischen der B 9 und der B 42,
- *Talbrücke Pfeddersheim* mit einer Länge von 1 470 m neben zahlreichen weiteren Talbrücken im Zuge der BAB A 61 Krefeld–Ludwigshafen,
- *Hochstraße Osterode* im Zuge der B 243.

Fortführung

- der Arbeiten an einer Vielzahl von Großbrükken, darunter 12 Strom- bzw. Flußbrücken, über Rhein (2), Weser (1), Donau (1), Main (3), Neckar (3), Lech (1) und Isar (1).

Hervorzuheben sind hierbei folgende Bauwerke:

- *Rheinbrücke Neuwied* mit Vorlandbrücken im Zuge der B 256 als Schrägseilbrücke mit Vorlandbrücken in Spannbeton,
- *Ahrtalbrücke* bei Bad Neuenahr-Ahrweiler die sich unter Verwendung eines 200 m langen Vorbaugerüstes im Bau befindet,
- *Donaubrücke Straubing* als Stabbogenbrücke in Stahl und Vorlandbrücken in Spannbeton,
- *Tunnel Pfaffenstein* im Zuge der BAB A 93, der als Auskleidung eine Stahlbetonschale erhält.

Beginn

Im Jahre 1975 wurden rd. 80 größere Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen begonnen. Die interessantesten und wichtigsten sind:

- *Neckartalbrücke bei Weitingen*, im Zuge der BAB A 81
- *Verbreiterung der Weserbrücken in Bremen* im Zuge der BAB A 1,
- *Talbrücke Neckarburg* im Zuge der BAB A 81, die als Bogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn errichtet wird,
- *Mainbrücke Mainflingen* im Zuge der BAB A 45,
- *Überführung* der A 30 als Stahlverbundkonstruktion über den *Mittellandkanal bei Hörstel.*

In Vorbereitung

Weitere 300 Brückenbauwerke mit einer Bausumme von insgesamt 1,2 Mrd. DM befanden sich im Berichtsjahr in der Planung und werden in Kürze ausgeschrieben bzw. vergeben.

Von den Bauwerken, die in nächster Zeit begonnen werden, sind besonders hervorzuheben:

- *Rheinbrücke Düsseldorf-Flehe* als stählerne Schrägseilbrücke im Zuge der BAB A 46 mit einer Gesamtlänge von 1 166 m,
- *Kochertalbrücke bei Geislingen* im Zuge der BAB A 81 mit einer Länge von rd. 1 170 m und einer Höhe von 180 m über Talsohle,
- *Autobahnkreuz Alzey*, Verknüpfung der BAB A 61 Krefeld—Ludwigshafen mit der BAB A 63 Mainz–Kaiserslautern,
- die *Grenzbrücke bei Weil am Rhein* im Zuge der BAB A 5.

Von den im Jahre 1975 fertiggestellten bzw. in Bau befindlichen Großbauwerken sind die wichtigsten in der Karte 2:

„Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen" dargestellt und im Anhang unter 6.3 näher erläutert.

2.2.5 Unterhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen

Für die Unterhaltung und den Betrieb der Bundesfernstraßen wurden 1975 insgesamt 589,6 Millionen DM ausgegeben, davon für Bundesstraßen 337,3 Millionen DM, für BAB 252,3 Millionen DM.

Die erhebliche Ausgabensteigerung auf diesem Sektor ist bedingt durch eine außergewöhnlich hohe Fertigstellungsleistung im BAB-Neubau sowie durch Kostensteigerungen bei persönlichen und sächlichen Ausgaben.

Trotz hohem Mechanisierungsgrad sind die im Rahmen der Unterhaltung durchzuführenden Aufgaben

sehr lohnintensiv. Weiteren Kostensteigerungen soll daher entgegengewirkt werden. Hierzu sind zunächst Untersuchungen über den notwendigen Unterhaltungsaufwand und Möglichkeiten zu dessen Einschränkung sowie über die Kostenstruktur des Personal-, Fahrzeuge- und Geräteeinsatzes eingeleitet.

Zu den in der folgenden Tabelle aufgeführten Unterhaltungssätzen (DM je km Straßenlänge) kommen zusätzlich Beträge für die Fahrzeug- und Geräteausstattung sowie Betriebskosten für Beleuchtungsanlagen, die bedarfsorientiert zugewiesen werden.

Tabelle 3

Unterhaltungssätze der Bundesfernstraßen

Bezeichnung	DM je km	
	alter Satz 1974	neuer Satz 1975
Bundesstraßen		
2streifig	9 200	9 600
3streifig		14 400
4streifig	19 200	19 200
Auf- und Abfahrtsarme	9 200	9 200
Bundesautobahnen		
4streifig	28 200	29 100
5streifig		34 050
6streifig	37 700	39 000
Auf- und Abfahrtsarme	9 500	9 900

3 Erfüllung des 1. Fünfjahresplans.

Der 1. Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Haushaltsjahren 1971 bis 1975 ist am 31. Dezember 1975 ausgelaufen. Aus diesem Anlaß soll für einige wichtige Investitionsgruppen des Bundesfernstraßenbaus eine Gegenüberstellung der geplanten mit den tatsächlich erreichten Leistungen erfolgen.

3.1 Finanzielle Gesamtbilanz

	Millionen DM
Soll	
Haushaltsmittel (Kap. 12 10)	27 742,5
dazu	
Finanzierungsbeiträge der Öffa	1 757,5
zusammen . .	29 500,0
Ist	
Haushaltsmittel (Kap. 12 10)	28 333,2
dazu	
Finanzierungsbeiträge der Öffa bis 1973 *)	1 047,5
zusammen . . .	29 380,7
dazu nachrichtlich:	
aus Sonderprogrammen	
Kap. 60 93 — 10,3 Mio DM	
60 94 — 183,1 Mio DM	
60 95 — 13,2 Mio DM	206,6
Vergleichssumme zum Soll	29 587,3

3.2 Erfüllungsgrad beim Neubau von Bundesautobahnen, sowie Neu- und Ausbau von Bundesstraßen

Der Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplans bei diesen Hauptinvestitionen zeigt, daß die für den Autobahnneubau und den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen verausgabten Investitionsmittel den 1970 veranschlagten Soll-Betrag von 20,58 Mrd. DM nur um rd. 0,2 Mrd. überschritten haben.

Im einzelnen bedeutet dies jedoch, daß beim BAB-Neubau die Ist-Ausgaben nur ca. 90 % der Soll-Ansätze erreichten, während beim Neu- und Ausbau von Bundesstraßen ca. 36 % mehr Mittel investiert wurden, als hierfür im 1. Fünfjahresplan vorgesehen waren.

Bei den Fertigstellungsleistungen konnte im Neubau von Bundesautobahnen eine Erfüllung von 94 % (Soll 1 900 km; Ist 1 785 km) und im Neu- und Ausbau von Bundesstraßen eine Erfüllung von 88 % (Soll 1 500 km, Ist 1 320 km) erreicht werden. (siehe Tabelle 4)

3.3 Erfüllungsgrad beim Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken

Für den Ausbau von BAB-Betriebsstrecken waren im 1. Fünfjahresplan insgesamt rd. 2,565 Mrd. DM vorgesehen. Verausgabt wurden bei jährlich steigenden Beträgen rd. 2,706 Mrd. DM. Damit wurde das veranschlagte Soll um rd. 140 Millionen DM (ca. 5 %) überschritten. Mit diesen Mitteln sind u. a. 814 km Richtungsfahrbahnen alter BAB-Betriebsstrecken grunderneuert worden. Eine Gegenüberstellung der Soll- und Ist-Ausgaben sowie eine Zusammenstellung der von 1971 bis 1975 erbrachten Leistungen ist Tabelle 5 zu entnehmen.

*) ab Haushaltsjahr 1974 keine Öffa-Finanzierung mehr. Für den Bundesfernstraßenbau werden ab diesem Zeitpunkt ausschließlich Haushaltsmittel bereitgestellt.

Nachdem aus der haushaltspolitischen Entwicklung erkennbar wurde, daß sich neue Entlastungsautobahnen in naher Zukunft nicht realisieren lassen, wurde es erforderlich, zusammen mit der notwendigen Grunderneuerung der alten Autobahnen auch Erweiterungsarbeiten durchzuführen. Daher werden seit dem 1. Januar 1975 die entsprechenden Arbeiten an ausgewählten Strecken nach einem koordinierten Programm, das von einheitlichen Maßstäben in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht ausgeht, ausgeführt.

3.4 Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge

Im 1. Fünfjahresplan wurden im Zuge von Bundesstraßen 83 Bahnübergänge beseitigt und 45 Bahnübergänge ausgeschaltet.

Tabelle 4

Erfüllungsgrad des 1. Fünfjahresplans beim Neubau von Bundesautobahnen sowie Neu- und Ausbau von Bundesstraßen

Bedarfsgruppe	Ansätze im 1. Fünfjahresplan (Soll) 1971 bis 1975 Mrd. DM	Ausgaben (Ist) 1971 bis 1975 Mrd. DM	Ausgaben (Ist) 1971 bis 1975 %	Bauziele im 1. Fünfjahresplan 1971 bis 1975 km	fertiggestellt 1971 bis 1975 km	fertiggestellt 1971 bis 1975 %
1	2	3	4	5	6	7
Neubau von Bundesautobahnen	15,94	14,39	*90,3*	1 900	1 785,0	*94,0*
Neu- und Ausbau von Bundesstraßen	4,64	6,31	*136,0*	1 500	1 320,0*)	*88,0*
zusammen ...	20,58	20,70	*100,6*			

*) einschließlich der Strecken, die von den Ländern aus den Globaltiteln finanziert wurden

Tabelle 5

Ausgaben und Leistungen beim Ausbau von Bundesautobahnbetriebsstrecken in den Jahren 1971 bis 1975

Jahr	Ausgaben Millionen DM: Soll gemäß 1. Fünfjahresplan	Ausgaben Millionen DM: Ist	Leistungen (Ist) km-Richtungsbahnen: Grunderneuerung	Leistungen (Ist) km-Richtungsbahnen: Anbau zusätzlicher Fahrstreifen	Leistungen (Ist) km-Richtungsbahnen: Anbau von Standstreifen
1	2	3	4	5	6
1971	424,2	380,7	175	Für die Jahre 1971 bis 1973 liegen nur Schätzwerte vor	75
1972	457,3	486,3	288		90
1973	542,3	514,3	120		54
1974	553,6	635,2	142	90	75
1975	587,6	689,0	89	145	65
Summe	2 565,0	2 705,5	814	ca. 470 *)	359 *)

*) Soweit diese Arbeiten im Rahmen der Grunderneuerung mit ausgeführt wurden, sind sie bereits in den 814 km enthalten

4 Ergänzende bauliche und verkehrstechnische Leistungen im Jahre 1975

4.1 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

4.1.1 Autobahn-Fernmeldenetz und -Notrufanlagen

Das Autobahnfernmeldenetz, dessen neben den Bundesautobahnen verlaufende Kabel außer den Weitsprechverbindungen zu den wichtigsten mit dem Bau, der Unterhaltung und dem Betrieb der Bundesfernstraßen befaßten Dienststellen des Bundes und der Auftragsverwaltung auch die Notrufleitungen enthalten, hat im Berichtsjahr wiederum eine Erweiterung erfahren. Mit einem Kostenaufwand von rd. 50 Millionen DM sind 563 km Bundesautobahnen mit Notrufeinrichtungen versehen worden. Durchschnittlich erhält jede Autobahnmeisterei über die Notrufsäulen an ihrer in der Regel 50 km langen Betreuungsstrecke monatlich 500 Anrufe von Verkehrsteilnehmern.

Der Aufbau von Trägerfrequenzlinien zur Verbesserung der Weitsprechverbindungen ist fortgesetzt worden. Außerdem ist zur Rationalisierung des Vermittlungsdienstes der Autobahnmeistereien mit der Umstellung der Handvermittlungen auf Selbstwahl begonnen worden.

Ferner haben 13 Autobahnmeistereien Betriebsfunkeinrichtungen erhalten, so daß nunmehr 93 der 111 Autobahnmeistereien über Funkmöglichkeiten für den Betriebsdienst verfügen.

4.1.2 Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Die technischen Versuchseinrichtungen sind im Berichtsjahr durch folgende Maßnahmen für den vollen Einsatz im Jahre 1976 ausgebaut und ergänzt worden:

- Ausrüstung eines 20 km langen Abschnitts der Versuchsstrecke Dernbach–Heumar auf der A 3 mit Wechselverkehrszeichen;
- Installation einer Stauwarnanlage auf der BAB Stuttgart–München (A 8) bei Aichelberg;
- Ausbau der Zentrale des Versuchsfeldes Rhein-Main und Vorbereitung der automatischen Steuerung.

4.1.3 Wildschutz

Neue Richtlinien für Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere sind am 1. August 1975 eingeführt worden. Der Bund als Straßenbaulastträger trägt die Kosten der Errichtung und Unterhaltung der Zäune. Im Berichtszeitraum sind Anträge auf Errichtung von Schutzzäunen für rund 160 km BAB-Streckenabschnitte gestellt worden. Die Gesamtzaunlänge betrug Ende 1975 rd. 300 km. Die meisten Zäune sind aufgestellt.

4.1.4 Winterdienst

Dank des milden Winters 1974/75 haben sich die Kosten der Winterwartung der Bundesfernstraßen in mäßigen Grenzen gehalten. Sie haben bei Bundesautobahnen 20,2 Millionen DM oder 2 753 DM/km und bei Bundesstraßen 33,4 Millionen DM oder 1 080 DM/km betragen und liegen damit um rd. 18 % unter denen des Winters 1973/74.

Mit dem Deutschen Wetterdienst ist eine Vereinbarung dahin gehend getroffen worden, daß die Straßenunterhaltungsdienste während des Winters Warnmeldungen über die kurzfristige Wetterentwicklung erhalten, um sie damit in Stand zu versetzen, die erforderlichen Winterdienstmaßnahmen frühzeitig einzuleiten.

4.1.5 Verbot von Spikesreifen

Am 30. April 1975 lief die „Verordnung über die Verwendung von Spikesreifen (Spikes-Verordnung)" vom 8. November 1972 aus, mit welcher Spikesreifen unter bestimmten Auflagen vorläufig zugelassen worden waren. Die Gründe für das Spikesreifenverbot sind bekannt und werden von der breiten Öffentlichkeit akzeptiert, zumal mit den neuentwickelten Haftreifen bei entsprechend vorsichtiger Fahrweise auf Eis eine brauchbare Alternative für den Kraftfahrer zur Verfügung steht.

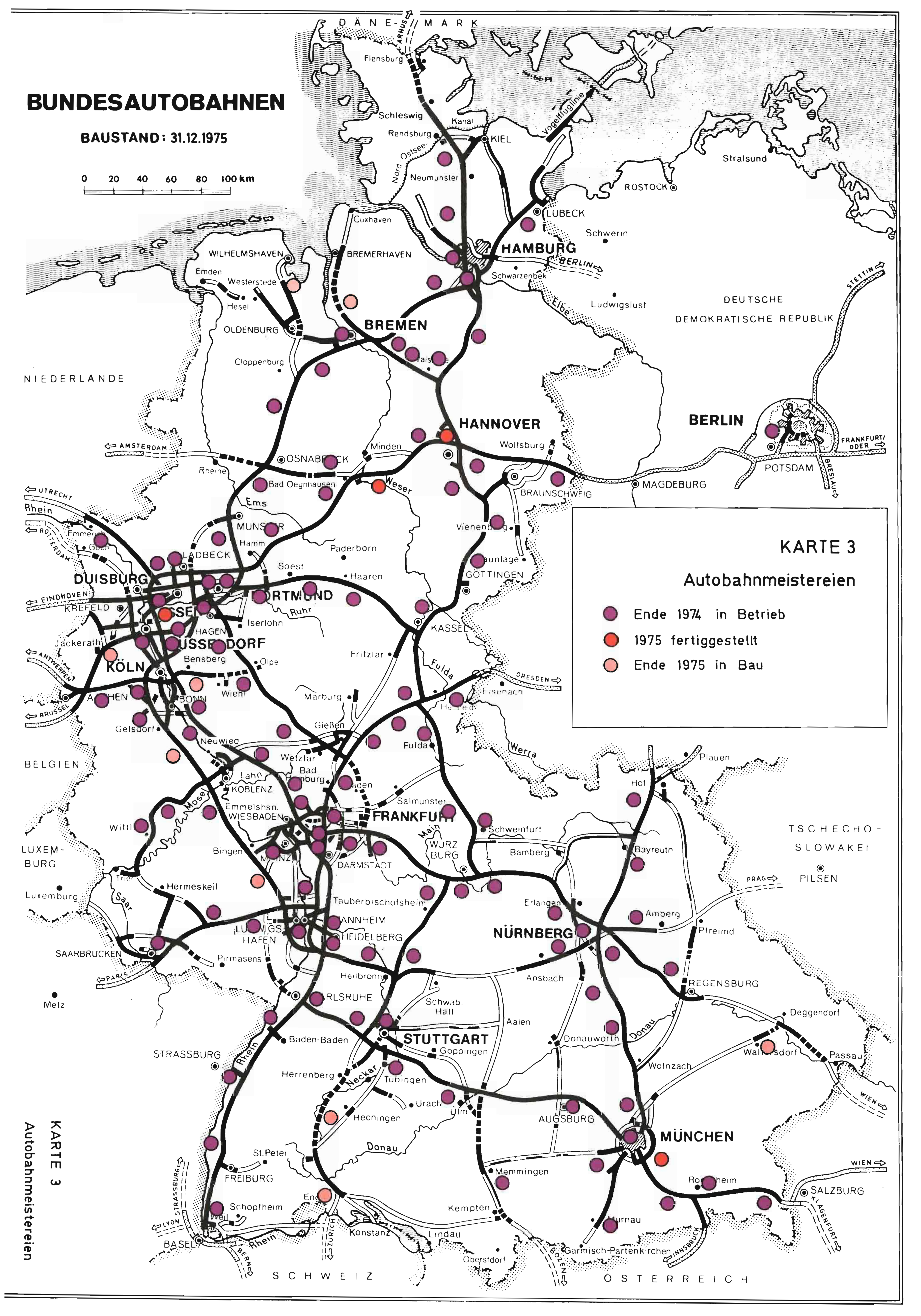
Das Spikesreifenverbot hat aber auch für den Straßenbau einige wesentliche Veränderungen gebracht. So können die für die Ausbesserung der Spikesschäden erforderlichen Mittel (mehrere 100 Millionen DM pro Jahr) künftig sinnvoller für Neu- und Ausbaumaßnahmen oder für die Beseitigung von Unfallschwerpunkten eingesetzt werden. Vorerst ist jedoch unter Beachtung der technischen und haushaltsmäßigen Möglichkeiten der Baulastträger noch mehrere Jahre lang mit Maßnahmen zur Sanisierung der Spikesschäden zu rechnen.

Da mit dem Verbot der Spikesreifenbenutzung auch der Zwang zum Bau verschleißresistenterer Fahrbahndecken entfällt, können künftig andere für die Verkehrssicherheit bedeutsame Oberflächeneigenschaften, z. B. die Griffigkeit und die Widerstandsfähigkeit gegenüber bleibenden Verformungen unter Schwerlastverkehr, verbessert werden. Eine entsprechende Umstellung der Technischen Vorschriften und Richtlinien wurde inzwischen veranlaßt.

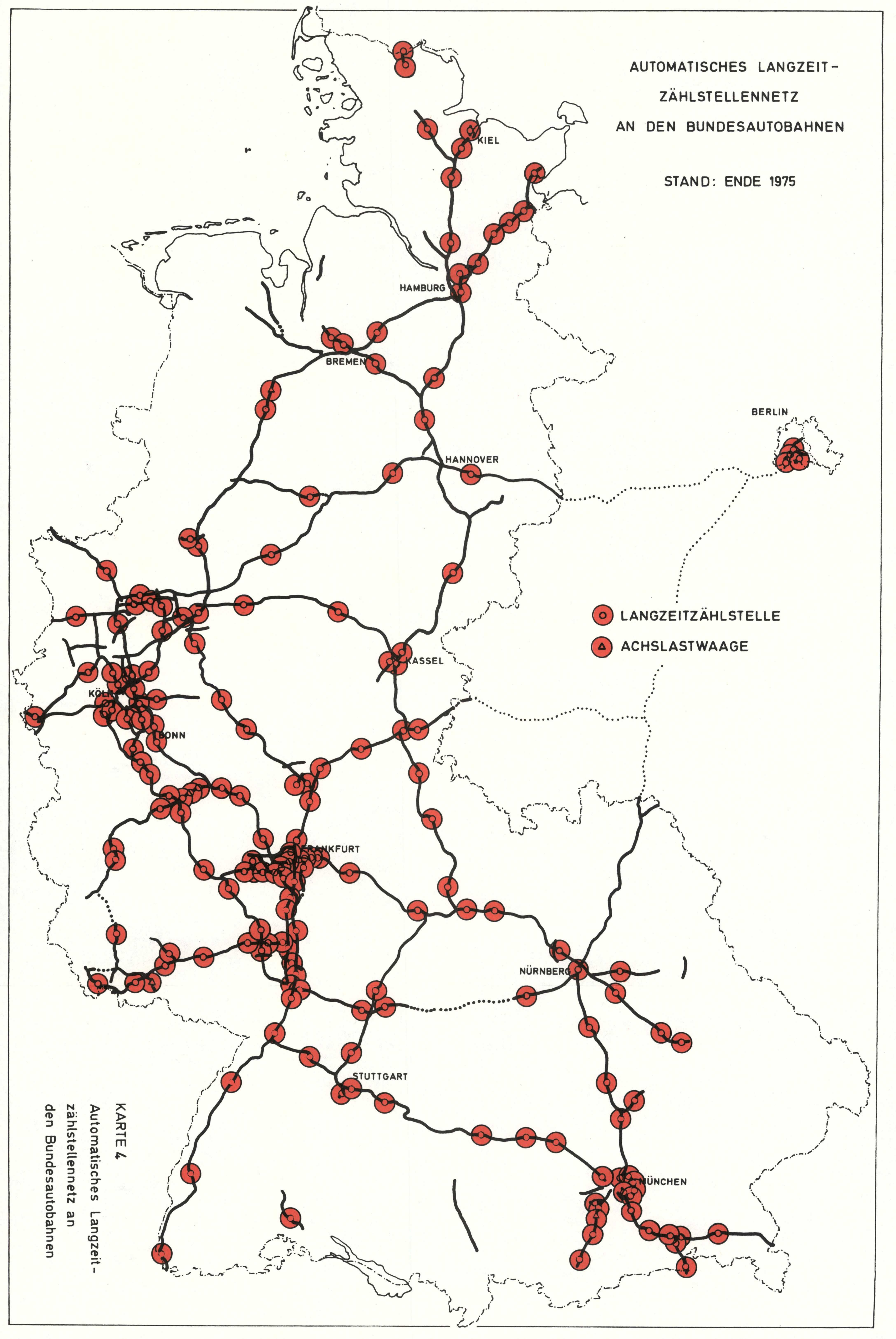
4.1.6 Verbesserte Baustellenregelungen

Neue ergänzende Regelungen vom November 1975 sollen helfen, bei Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen Schwierigkeiten in der Abwicklung des Verkehrs zu vermeiden. In Baubereichen müssen künftig auch bei schwächerer Verkehrsbelastung der Strecke, insbesondere zu den Reisezeiten, für jede Fahrtrichtung mindestens zwei Behelfsfahrstreifen eingerichtet werden.

Zur Beschleunigung der Erneuerungsarbeiten dürfen Baustellen künftig bis zu 15 km lang sein (überlange Baubereiche). Voraussetzung ist, daß alle Behelfsfahrstreifen mindestens 3,25 m breit eingerichtet und Gegenverkehrsfahrstreifen um 50 cm, mindestens aber um 25 cm auseinandergerückt werden können.



KARTE 3
Autobahnmeistereien



KARTE 4
Automatisches Langzeit-
zählstellennetz an
den Bundesautobahnen

4.2 Verbesserung der Verkehrsbedienung

4.2.1 Nebenbetriebe an den Bundesautobahnen

Die im Jahre 1974 in Anbetracht der veränderten Finanzlage erarbeitete und mit dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nummer 25/74 eingeführte Grundkonzeption für die Errichtung von Autobahnnebenbetrieben wurde im Berichtszeitraum konsequent eingehalten. Daneben werden Abstände von 50 km für Tankstellen mit Kiosk (TK-Anlagen) und von 100 km für Rasthöfe (Raststätten und Tankstellen) in der Regel als ausreichend angesehen. Die Errichtung neuer Autobahnnebenbetriebe soll dabei möglichst, dem jeweiligen Versorgungsbedarf entsprechend, in Baustufen erfolgen.

Im Berichtszeitraum wurden 15 Tankanlagen, davon 7 mit Verkaufskiosk, 1 provisorische Tankstelle, 5 Raststätten und 5 Verkaufskioske mit WC (KWC-Anlagen) fertiggestellt und in Betrieb genommen. Im Zusammenhang mit dem Ausbau von Autobahnbetriebsstrecken wurden 1 veraltete Tankanlage, 2 baufällige Raststätten und 2 Verkaufskioske mit WC geschlossen. Damit standen Ende 1975 den Verkehrsteilnehmern auf den Bundesautobahnen 243 Tankanlagen, davon 72 mit Verkaufskiosk, 159 Raststätten und 54 Verkaufskioske mit WC zur Verfügung.

Erfahrungen haben ergeben, daß im Bereich der Autobahnnebenbetriebe der funktionalen Zuordnungen der einzelnen Gebäudetrakte und Betriebseinrichtungen und der Kosteneinsparung durch zweckmäßigere Planung und rationellere Bauabwicklung künftig in noch stärkerem Maße als bisher Beachtung geschenkt werden muß. Es wurden deshalb die aus Vertretern von Bund, Ländern und der Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahnen mbH (GfN) bestehenden Arbeitskreise „Tank- und Rastanlagen", „Abwässerbeseitigung" und „Bauabrechnung" beauftragt, neue Konzeptionen zu entwickeln.

4.2.2 Autobahnmeistereien und bundeseigene Straßenmeistereien

Im Jahre 1975 wurden 4 Autobahnmeistereien fertiggestellt und in Betrieb genommen; 9 weitere befanden sich am Jahresende in Bau. Mit den neuen Anlagen erhöht sich die Zahl der in Betrieb befindlichen Autobahnmeistereien auf 111 (s. Karte 3).

Von den Autobahnmeistereien werden ausschließlich Bundesautobahnen betreut; sie sind Stützpunkte der Unterhaltung und des Winterdienstes.

In der Berichtszeit wurden ferner 8 bundeseigene Straßenmeistereien fertiggestellt und in Betrieb genommen; 29 weitere Anlagen waren am Jahresende in Bau.

Neben den bundeseigenen Straßenmeistereien bestehen auch landeseigene. Bund und Länder errichten Straßenmeistereien nach Maßgabe und Gewichtung ihrer Netzanteile. Von bundes- wie auch von landeseigenen Straßenmeistereien werden Bundes-, Landes- und z. T. auch Kreisstraßen gemeinsam betreut.

4.3 Verkehrserhebungen

Im Berichtsjahr wurde die im regelmäßigen Turnus von zwei bzw. drei Jahren stattfindende Straßenverkehrszählung durchgeführt. Erfaßt wurden alle Bundesfernstraßen, die meisten Landesstraßen und viele repräsentative Kreisstraßen. Gemäß den ECE-Vereinbarungen sind auch die Ortsdurchfahrten einbezogen worden.

Wie in den vergangenen Jahren werden die Ergebnisse zentral ausgewertet und in Buchform zusammengestellt. Der Druck der Verkehrsmengenkarte 1975 wird vorbereitet.

Der Aufbau des Netzes automatischer Langzeitzählstellen ist weiter fortgeschritten. Am Jahresende waren insgesamt 475 Zählstellen eingerichtet, davon 431 an Bundesfernstraßen. Karte 4 zeigt die Lage der automatischen Langzeitzählstellen an den Bundesautobahnen (Stand am 31. Dezember 1975) nach den Meldungen der Länder.

Die zentrale Auswertung der Ergebnisse der automatischen Langzeitzählgeräte hat die Bundesanstalt für Straßenwesen übernommen. Die regelmäßige Herausgabe der Quartals- und Jahresergebnisse ist eingeleitet.

4.4 Schutz gegen Straßenverkehrsgeräusche

Die Arbeiten an der Straßenschallschutzverordnung, die nach § 43 Bundes-Immissionsschutzgesetz mit Zustimmung des Bundesrates erlassen wird, sind im Berichtsjahr weitergeführt worden. In dieser Verordnung soll u. a. der Immissionsgrenzwert festgelegt werden, der zum Schutz der Nachbarschaft nicht überschritten werden darf und bei dessen Überschreitung der Eigentümer einer betroffenen baulichen Anlage Anspruch auf Entschädigung in Geld für die notwendigen Schallschutzmaßnahmen hat.

In der „Vorläufigen Richtlinie für den Schallschutz an Straßen — Ausgabe Dezember 1975" werden die bisher verwendeten Verfahren zur Ermittlung der Schallimmissionen an Straßen zusammengefaßt und die Möglichkeiten zur Minderung der Geräuschbelästigung aufgezeigt. Die Richtlinie zielt auf eine sachgerechte und einheitliche Verfahrensweise ab und trifft im Rahmen der zu fordernden Genauigkeit gewisse Vereinfachungen, um die praktische Handhabung zu erleichtern. Für die Entstehung und Ausbreitung des Schalls werden empirische Richtwerte und Näherungsformeln angegeben. Durch eine Vielzahl von Diagrammen wird die Berechnung der Pegelminderung von Schallschutzwänden und -wällen gegenüber den bisherigen Verfahren wesentlich vereinfacht.

4.5 Bepflanzungen

Die moderne, von fahrdynamischen Kriterien bestimmte Trassierung von Straßen und Verkehrsknoten führen zu Eingriffen in die Landschaft. Es wird daher durch vorausschauende Planung angestrebt, die unvermeidlichen Eingriffe in die Landschaft so

gering wie möglich zu halten. Durch landschaftspflegerische Teilplanung wird die technische Planung ergänzt, zumal Bäume und Sträucher eine hohe informationspsychologische Bedeutung für den Autofahrer haben.

Die Bepflanzungskosten (Liefern der Pflanzen, Pflanzarbeiten und Entwicklungspflege) betragen im Durchschnitt etwa 2 bis 3 % der Baukosten. Insgesamt gibt der Bund für die Einbindung der Bundesfernstraßen in die Landschaft (ohne Unterhaltungskosten) rd. 100 Millionen DM/Jahr aus.

5 Forschung, Rationalisierung und internationale Zusammenarbeit

5.1 Straßenbauforschung

Das Forschungsprogramm für die Straßenbau- und Straßenverkehrsforschung für das Jahr 1976 wurde zusammen mit der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen beraten und im Rahmen der Koordinierung der Forschungstätigkeiten der Bundesressorts abgestimmt. Besondere Schwerpunkte sind Untersuchungen zur Verkehrsbeeinflussung auf Schnellstraßen, zur Rationalisierung der Bauweisen und für Maßnahmen zur Einsparung von Baukosten, zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Verkehrssicherheit, zur Bewältigung der Umweltprobleme und zur Rationalisierung im Brücken- und Ingenieurbau.

5.2 Rationalisierung im Bundesfernstraßenbau

Die Bemühungen um eine weitere Rationalisierung im Bundesfernstraßenbau liefen auch im Jahre 1975 weiter. Der Erfolg dieses Bemühens zeigte sich u. a. darin, daß der Preisindex im Bundesfernstraßenbau auch im Jahre 1975 nicht annähernd so stark stieg, wie der Gesamtbaupreisindex. Es war also möglich, durch Rationalisierung die allgemeinen Preissteigerungen teilweise aufzufangen. Wegen der Knappheit der Investitionsmittel im Bundesfernstraßenbau mußte im Rahmen der Rationalisierungsbemühungen auch geprüft werden, inwieweit die bisher verwendeten Maßstäbe für Leistungsfähigkeit und Sicherheit insbesondere auch den Forderungen nach Wirtschaftlichkeit genügen. Den gesamtwirtschaftlichen Zusammenhängen wurde dabei besondere Beachtung gewidmet.

5.2.1 Rationalisierung der verkehrstechnischen Bemessung der Bundesfernstraßen

Unter der Vielzahl kleiner und kleinster Maßnahmen, die in ihrer Summe die Rationalisierung im Bundesfernstraßenbau bilden, waren im Jahr 1975 zwei Maßnahmen von besonderer Bedeutung, weil ihre Rationalisierungseffekte erhebliches finanzielles Gewicht haben, aber auch, weil sie für den Autofahrer erkennbar sein werden.

a) Anwendung des Regelquerschnittes RQ 26 für Bundesautobahnen

Bisher wurde für Autobahnen überwiegend der Regelquerschnitt RQ 29 angewendet, der Fahrstreifenbreiten von 3,75 m, Standstreifenbreiten von 2,50 m und eine Mittelstreifenbreite von 4,00 m hat. Künftig soll für Autobahnstrecken, für die eine hohe Reisegeschwindigkeit wegen geringer Fahrweiten nicht erforderlich ist und deren Belastung mit Güterverkehr sich in engen Grenzen hält, der Regelquerschnitt RQ 26 angewendet werden. Dieser hat Fahrstreifenbreiten von 3,50 m, Standstreifenbreiten von 2,00 m und eine Mittelstreifenbreite von 3,00 m. Darüber hinaus erlaubt dieser Regelquerschnitt eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h (in Ausnahmefällen sogar 80 km/h), die es ermöglicht, die Autobahn schwierigen Bedingungen, wie sie sich etwa aus einer großen Besiedlungsdichte, der Topographie, aber auch dem Umweltschutz ergeben können, besser anzupassen. Der Regelquerschnitt RQ 26 wird bei Autobahnstrecken mit überwiegender Verbindungs- und Zubringerfunktion seine Verkehrsaufgaben im Straßennetz vollwertig erfüllen.

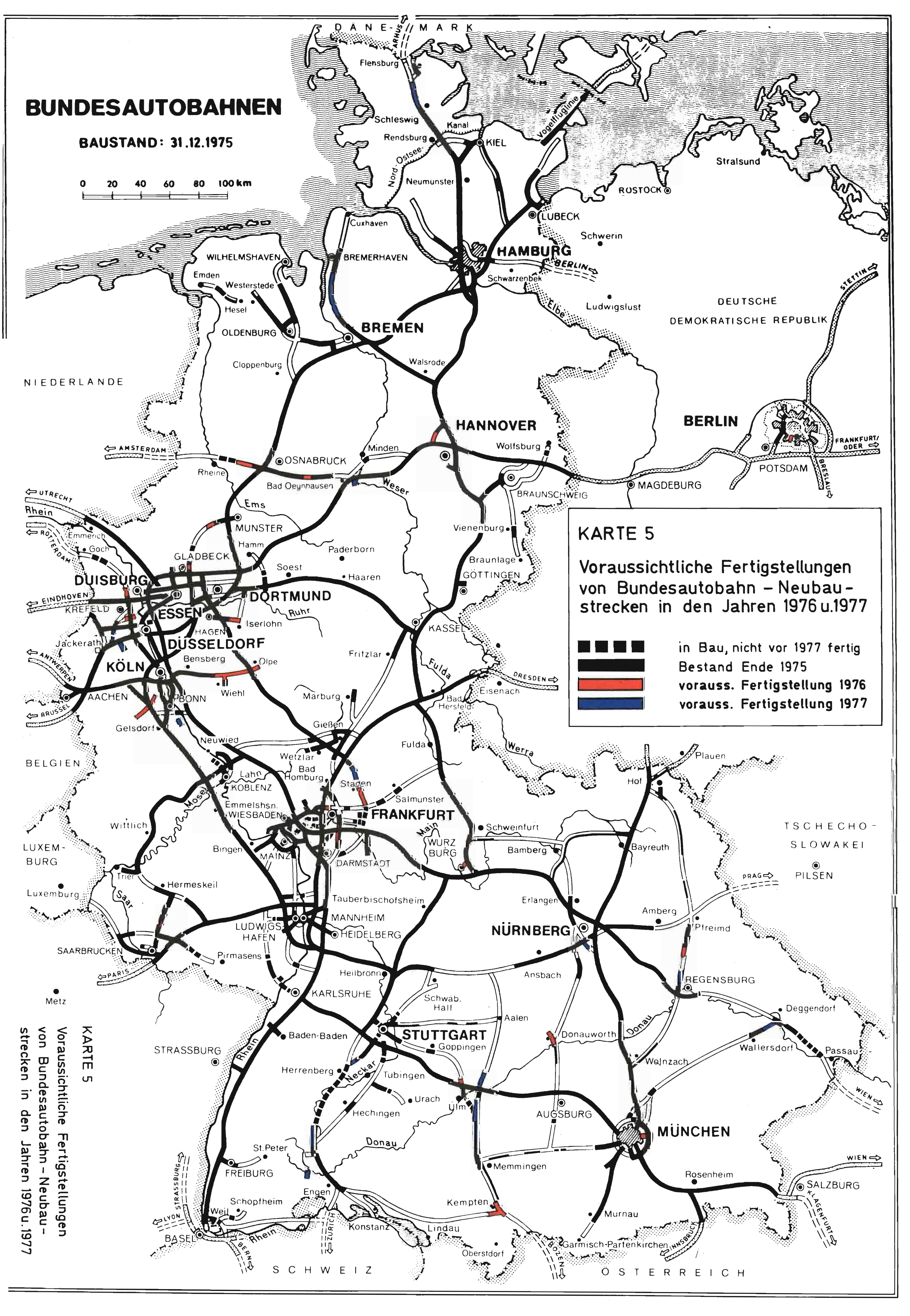
Die Entscheidung, welche der in nächster Zukunft zu bauenden Autobahnen den Regelquerschnitt RQ 26 erhält, wurde im Benehmen mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder getroffen.

Die Baukosten lassen sich für Autobahnen durch die Querschnittsverminderung von RQ 29 auf RQ 26 um etwa 6 % ermäßigen.

b) Stufenweiser Bau von zweibahnigen Bundesfernstraßen

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen weist eine große Zahl von zweibahnigen Strecken aus, für die ein stufenweiser Bau vorgesehen ist, da er zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse ausreicht. Der stufenweise Bau dieser Strecken bietet sich an, da mit begrenzten Investitionsmitteln verhältnismäßig frühzeitig ein großer Verkehrswert erzielt werden kann, wenn die Verkehrsprognose erkennen läßt, daß im Prognosezieljahr zwar eine Autobahn erforderlich sein wird, aber die bis dahin zu erwartenden Verkehrsstärken noch auf einem einbahnigen Querschnitt bewältigt werden können.

Um dem Autofahrer auf der als erste Baustufe zu bauenden einen Fahrbahn einheitliche und sichere Verkehrsbedingungen anbieten zu können, wurde im vergangenen Jahr der Entwurf einer „Richtlinie für den stufenweise Bau von zweibahnigen Bundesfernstraßen" aufgestellt. Dieser Entwurf wird nach Abstimmung mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder im Jahr 1976 eingeführt werden können. Die Baukosten werden dadurch, daß zunächst nur eine Fahrbahn gebaut wird, auf etwa 70 % der insgesamt für eine zweibahnige Straße aufzuwendenden Kosten gesenkt. Bei der späteren Vervollständigung zu einer zweibahnigen Bundesfernstraße werden allerdings Mehrkosten entstehen, so daß eine in zwei Baustufen gebaute zweibahnige Bundesfernstraße insgesamt etwa 120 % einer in einem Arbeitsgang gebauten Bundesfernstraße kostet. Da diese Kosten mit großem zeitlichen Abstand anfal-


BUNDESAUTOBAHNEN
BAUSTAND: 31.12.1975
0 20 40 60 80 100 km
KARTE 5
Voraussichtliche Fertigstellungen von Bundesautobahn-Neubaustrecken in den Jahren 1976 u.1977
in Bau, nicht vor 1977 fertig
Bestand Ende 1975
vorauss. Fertigstellung 1976
vorauss. Fertigstellung 1977
KARTE 5
Voraussichtliche Fertigstellungen
von Bundesautobahn-Neubau-
strecken in den Jahren 1976u.1977
DÄNE-MARK
ARHUS
Flensburg
Schleswig
Kanal
Rendsburg
KIEL
Nord-Ostsee-
Neumunster
Vogelfluglinie
Stralsund
ROSTOCK
LUBECK
Schwerin
Cuxhaven
WILHELMSHAVEN
BREMERHAVEN
HAMBURG
BERLIN
Schwarzenbek
Emden
Westerstede
Hesel
Elbe
Ludwigslust
DEUTSCHE
DEMOKRATISCHE REPUBLIK
STETTIN
OLDENBURG
BREMEN
Cloppenburg
Walsrode
NIEDERLANDE
HANNOVER
BERLIN
Wolfsburg
AMSTERDAM
OSNABRUCK
Minden
FRANKFURT/ODER
Rheine
Bad Oeynhausen
Weser
BRAUNSCHWEIG
MAGDEBURG
POTSDAM
BRESLAU
UTRECHT
Rhein
Emmerich
ROTTERDAM
Goch
Ems
MUNSTER
Hamm
Paderborn
Vienenburg
Braunlage
GLADBECK
Soest
GÖTTINGEN
DUISBURG
Haaren
DORTMUND
EINDHOVEN
KREFELD
ESSEN
Ruhr
Iserlohn
KASSEL
HAGEN
Jackerath
DÜSSELDORF
ANTWERPEN
Bensberg
Olpe
Fritzlar
KÖLN
Fulda
DRESDEN
AACHEN
Wiehl
Eisenach
BRUSSEL
BONN
Marburg
Bad Hersfeld
Gelsdorf
Gießen
Neuwied
Fulda
Werra
BELGIEN
Wetzlar
Bad Homburg
Lahn
KOBLENZ
Staden
Salmunster
Plauen
Hof
Emmelshsn.
WIESBADEN
FRANKFURT
Wittlich
Mosel
Main
Schweinfurt
TSCHECHO-
SLOWAKEI
Bingen
MAINZ
WURZBURG
Bamberg
Bayreuth
LUXEMBURG
DARMSTADT
PILSEN
Trier
Hermeskeil
PRAG
Luxemburg
Saar
Tauberbischofsheim
Erlangen
Amberg
MANNHEIM
LUDWIGSHAFEN
HEIDELBERG
NÜRNBERG
Pfreimd
SAARBRUCKEN
Pirmasens
Heilbronn
Ansbach
REGENSBURG
PARIS
Metz
KARLSRUHE
Schwab. Hall
Aalen
Deggendorf
Baden-Baden
STUTTGART
Donauworth
Donau
Passau
STRASSBURG
Rhein
Goppingen
Wallersdorf
Herrenberg
Neckar
Tubingen
Wolnzach
Urach
Ulm
Hechingen
AUGSBURG
WIEN
MÜNCHEN
St.Peter
Donau
FREIBURG
Memmingen
Rosenheim
WIEN
STRASSBURG
SALZBURG
Engen
Kempten
Schopfheim
Murnau
LYON
Weil
ZÜRICH
Konstanz
Lindau
KLAGENFURT
BASEL
Rhein
BOZEN
Garmisch-Partenkirchen
INNSBRUCK
BERN
Oberstdorf
SCHWEIZ
ÖSTERREICH

len, ist dieser Verfahren als wirtschaftlich anzusehen, insbesondere, da es erlaubt, die Verkehrsverhältnisse in größerem Umfang — wenn auch noch nicht in dem letzten Endes wünschenswertem Maße — zu verbessern.

5.2.2 Rationalisierung des Vergabewesens

Für den bundeseinheitlichen, datenverarbeitungsgerechten „Standardleistungskatalog für den Straßen- und Brückenbau" (STLK) konnten weitere 11 Leistungsbereiche herausgegeben werden, so daß nunmehr von den insgesamt vorgesehenen 30 bereits 20 Leistungsbereiche vorliegen. Inzwischen hat die praktische Anwendung des STLK auf breiter Basis begonnen.

5.2.3 Rationalisierung im Straßenoberbau

Durch die Einführung der „Richtlinien für den Straßenoberbau" — RStO 75 — wurden weitergehende Vereinfachungen bei der Entwurfsberatung, Ausschreibung, Kalkulation und Bauausführung erreicht. Die auf praktisch alle Verkehrsflächen erweiterten Festlegungen für Standardausführungen des Straßenoberbaues kommen den Bestrebungen nach Kostensenkungen entgegen, wobei allerdings in einer Reihe von Fällen eine Verringerung des bislang üblichen Ausbaustandards in Kauf genommen wurde. Die Fahrbahnbefestigungen werden künftig für denjenigen Verkehr bemessen, der zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe zu erwarten ist. Dies schließt nicht aus, daß bei starker Zunahme der Verkehrsbelastung Maßnahmen zur Verstärkung der Fahrbahnbefestigungen zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt werden müssen.

Im Berichtszeitraum wurden die Technischen Vorschriften und Richtlinien für den Bau bituminöser Fahrbahndecken, Teil 1: Oberflächenschutzschichten (TVbit 1/75) und Teil 6: Gußasphalt und Asphaltmastix (TVbit 6/75) eingeführt. Nach dem Wegfall der Spikesreifen kommt vor allem der TVbit 1/75 eine große Bedeutung zu, da sie ein sehr wirtschaftliches Verfahren für Oberflächenerneuerungen darstellt.

Die technischen Beratungen über die ZTVE-StB wurden abgeschlossen. Rationalisierungsmöglichkeiten sind vor allem durch die überarbeiteten und erweiterten Methoden zur Frostsicherung von Straßenkonstruktionen gegeben.

5.3 Internationale Zusammenarbeit

5.3.1 Multi- und bilaterale Zusammenarbeit

Sowohl auf bilateraler als auch auf multilateraler Basis zeichnete sich eine verstärkte Zusammenarbeit ab. Ziel dieser Zusammenarbeit ist, durch die Aufstellung gemeinsamer Arbeitsprogramme eine koordinierte Aufgabenverteilung auf internationaler Ebene bei wirtschaftlichem Mitteleinsatz zu erreichen und Parallelarbeit zu vermeiden.

Im Rahmen der bilateralen Zusammenarbeit mit Frankreich sind zahlreiche nach einem gemeinsamen Programm in Angriff genommene Arbeiten abgeschlossen und neue Aufgaben begonnen worden.

Mit dem US-Verkehrsministerium konnten gemeinsam interessierende Fragen vertieft behandelt werden.

Auch mit dem iranischen Verkehrsministerium wurden gemeinsam zu behandelnde Probleme der Infrastruktur des Iran erörtert und Vorbereitungen für eine Zusammenarbeit getroffen.

5.3.2 Internationale Kongresse

Auf dem in Mexiko veranstalteten XV. Internationalen Straßenkongreß des Internationalen Verbandes der Straßenkongresse (AIPCR), Paris, war die Bundesrepublik Deutschland durch eine Regierungsdelegation, bestehend aus Fachleuten aus Verwaltung, Wissenschaft und Straßenbauindustrie vertreten. Die deutsche Delegation wirkte durch ihre Diskussionsbeiträge zu den Kongreßthemen an den Beratungen erfolgreich mit.

5.3.3 Ausländische Besucher

Eine große Zahl von Fachleuten und Delegationen aus dem Ausland besuchten auch im Jahre 1975 die Abteilung Straßenbau zu Informationsgesprächen über straßenbau- und straßenverkehrstechnische Fragen und zur Erörterung der Erfahrungen in der Bundesrepublik Deutschland.

Im Rahmen des Entwicklungsprogramms der Vereinten Nationen hielten sich mehrere Gruppen mit Fachleuten aus osteuropäischen Ländern in der Bundesrepublik Deutschland auf, wofür entsprechende Fortbildungsprogramme vorbereitet wurden.

6 Zusammenstellung wichtiger Bauvorhaben

6.1 Leistungen auf Bundesautobahn-Neubaustrecken im Jahre 1975

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1975 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
Baden-Württemberg								
A 6	(A 20) Nürnberg–Heilbronn	54,5	340,0	—	23,0	—	AS-Bretzfeld bis AS-Öhringen	5,8
							AS-Öhringen bis AS-Westernach	17,2
A 7	(A 85) Würzburg–Kempten	44,1	203,0	13,1	—	14,0	—	—
A 80	(B 10/313) Stuttgart–Ulm	34,7	337,0					
	Plochinger Dreieck	5,8	85,0	—	—	6,0	—	—
	Umgebung Esslingen	1,5	13,0	—	1,5	—	Anschlußast an Tunnelstrecke	1,5
	Stuttgart/Nord–Stuttgart-Zuffenhausen	7,2	56,7	—	—	5,2	—	—
A 81	(A 23) Würzburg–Stuttgart–Singen–Konstanz	119,1	880,0	13,7	32,9	72,5	AS-Villingen/Schwenningen bis AS-Geisingen	23,6
							AS-Engen bis AS-Singen	9,3
A 81	(A 23) Konstanz bis Schweizer Grenze	1,3	61,0	—	—	1,3	—	—
A 83	(B 27) Stuttgart–Tübingen–Donaueschingen: Ausbau in Hechingen (B 27)	6,3	32,0	—	6,3		Ausbau in Hechingen	6,3
	Echterdingen bis Aich	9,1	65,0	—	—	9,1	—	—
	Bad Dürrheim bis Donaueschingen	7,1	43,0	(2,7) einbahnig	—	(4,4) einbahnig	—	—
	Donaueschingen bis Hüfingen	7,3	38,0	—	—	(7,3) einbahnig	—	—
	Trossingen bis Villingen/Schwenningen	4,0	22,0	—	4,0	—	BAB-AS Trossingen bis nördlich Villingen/Schwenningen	4,0

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1975 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 85	(B 14) Schwäbisch-Hall–Stuttgart–Ravensburg: Waiblingen bis Winnenden I. BA ...	8,2	45,0	—	—	8,2	—	—
A 86	(A 84) Breisach–Freiburg–Ulm Zubringer Donaueschingen	6,9	67,5	—	—	6,9	—	—
A 87	(B 29) Stuttgart–Aalen Unterurbach bis Waldhausen	8,4	52,0	—	—	2,2	—	—
	Schwäbisch Gmünd bis Rinderbacher Mühle	2,2	5,2	—	2,2	—	Schwäbisch Gmünd bis Rinderbacher Mühle	2,2
A 88	(B 312) Riedlingen–Memmingen: K 7578 bis Berkheim	3,3	6,7	—	(3,3) einbahnig	—	K 7578 bis Berkheim	(3,3)
A 98	(A 22) Lörrach–Waldshut–Singen–Kempten–Dettendorf (A 8) Lörrach bis Waidhof .	54,3	556,0	(3,9)	—	(7,8) einbahnig	—	—
Bayern								
A 3	(A 15) Regensburg–österreichische Grenze (Linz)	123,6	650,6	—	20,0	20,9	AK-Deggendorf bis AS-Iggensbach	20,0
A 6	(A 20) Nürnberg–Heilbronn	72,9	348,4	40,3	22,4	—	Ansbach/Lichtenau bis Ansbach/West (B 14)	22,4
A 7	(A 24/85) Würzburg–Kempten–Füssen	199,0	908,0	41,1	—	55,5	—	—
A 45	(A 13) Gießen–Stuttgart	12,0	76,0	—	—	12,0	—	—
A 73	(B 4) Verlegung bei Forchheim	7,5	44,5	—	—	2,5	—	—
A 77	(B 2) Verlegung bei Roth	16,2	89,5	— +	7,0 (4,0)	5,2	Bei Roth	7,0 (4,0)
A 80	(B 19) Ulm–Hittistetten	10,9	59,8	7,5	—	3,4	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1975 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 91	(B 2/25) Umgehung Donauwörth	8,5	67,0	8,2	—	0,3	—	—
A 92	(A 120) München–Deggendorf	134,7	629,8	10,7	—	20,6	—	—
A 93	(A 88) Regensburg–Pfreimd	58,0	268,7	18,4	—	13,1	—	—
A 95/98	(A 22) München–Lindau	199,1	1 208,3	59,4	—	5,7	—	—
A 96	(B 12) München–Lindau, nördlich Landsberg	8,5	53,9	—	—	5,0	—	—
A 99	(A 99) Autobahnring München Nord- und Ostabschnitt	55,7	479,5	21,2	10,0	11,6	A 9–Aschheim Hohenbrunn A 8	6,9 3,1
Berlin								
A 10	(A 53) BAB-Stadtring AK-Schöneberg bis AS Alboinstraße	1,9	150,0	—	—	1,9	—	—
	AS-Alboinstraße bis prov. AS-Gottlieb-Dunkel-Straße	3,4	169,0	—	—	3,4	—	—
	Jakob-Kaiser-Platz bis prov. AS-Seestraße	3,3	90,0	2,0	—	1,3	—	—
	Mecklenburgische Straße bis prov. AS-Sachsendamm	3,0	218,0	1,7	—	1,3	—	—
A 11	(A 1) BAB-Berlin Nord AS-Seestraße bis AS-Holzhauserstraße	7,6	547,0	0,3	—	3,7	—	—
A 11	(A 1) BAB-Westtangente AK-Schöneberg bis AS-Kolonnenstraße	2,0	76,0	—	—	2,0	—	—
A 13	BAB-Osttangente AK-Tempelhof bis AS-Grade Straße	0,8	58,0	—	—	0,8	—	—
	(A 54) BAB-Abzweig Wilmersdorf Berliner Straße bis Paulsenstraße	2,4	117,0	1,0	—	1,4	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1975 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1] Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
Hamburg								
A 7	(A 10) Hamburg–Flensburg	30,8	675,0	15,6	15,2	—	Ldgr. HH/NS bis Kieler Straße Elbtunnel (Weströhre)	15,2 (3,2)
	(A 103) Eckverbindung Harburg	2,5	21,8	—	0,8	—	A.D.-Hamburg-West	0,8
A 24	(A 1) Berlin–Hamburg/Horn	0,9	10,0	—	—	0,9	—	—
	(B 5n) Hamburg–Geesthacht	14,5	159,0	—	—	5,3	—	—
Hessen								
A 45	(A 13) Gießen–Stuttgart: Gießen bis Grenze He/Bay und Grenze He/Bay bis Kreuz Zellhausen (einschließlich Mainbrücke)	59,1	614,7	—	—	59,1	—	—
A 48	(A 74) Koblenz–Gießen: Wetzlar bis Gießen (Reiskirchen/A 5)	26,5	209,0	—	8,0	—	AS-L 3093 bis BAB-Kreuz A 48/A 49	8,0
A 49	(B 3/A 91) Kassel–Gießen–Frankfurt–Darmstadt	96,9	430,5					
	Kassel–Marburg AS-Holzhausen bis Reiskirchen	22,0	105,0	4,5	6,5	(11,0) einbahnig	AS-Gudenberg bis AS-Fritzlar/Nord	6,5
	Ortsumgehung Gießen	12,3	96,1	(7,8) einbahnig	12,3	—	BAB-Kreuz A 48/A 49 bis B 49 alt B 49 alt bis B 3 alt (Großenlinden)	4,5 7,8
	Frankfurt/M–Darmstadt	33,5	282,6	18,8	1,2	—	Offenbacher Kreuz	1,2
A 66	(A 80) Rüdesheim–Frankfurt–Fulda (St. Vith) Wiesbaden bis Frankfurt: Abzweig Eschborn bis Dreieck Seckbach	11,4	423,2	4,8	—	2,9	—	—
	Frankfurt bis Fulda	81,3	526,9	9,2	—	15,1	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1975 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
	(A 91) Bad Homberg bis Frankfurt a. M. . .	6,2	54,5	3,0	2,4	—	AS-Bonameser Weg bis AS-Nordzubringer	2,4
Niedersachsen								
A 7	(A 10) Hamburg–Flensburg	7,3	62,0	—	7,3	—	Landesgrenze–Ramelsloh	7,3
A 27	(A 12) Bremen–Cuxhaven	69,4	419,8	9,7	—	37,5	—	—
A 28	(B 75) Westerstede–Oldenburg–Bremen .	56,7	357,2	42,7	3,2	10,8	Ortsumgehung Oldenburg	3,2
A 29	(A 107) Cloppenburg–Oldenburg–Wilhelmshaven	91,3	589,2	10,2	20,0	21,4	Oldenburg (B 211) Varel (L 19)	20,0
A 30	(A 64) Niederländische Grenze (Bentheim)–Osnabrück–Bad Oeynhausen	38,1	232,0	29,8	—	8,3	—	—
A 35	(B 6) Nieburg–Hannover–Hameln: Ortsumgehung Nienburg	8,4	120,8	—	—	7,5	—	—
A 37	(B 3) Bergen–Celle–Hannover–Hildesheim, A 7–L 382	5,2	44,0	—	—	5,2	—	—
A 39	(B 4) Hamburg–Lüneburg	31,2	113,0	—	1,0	—	A 7 bis A 1	1,0
A 39	(B 248) Weyhausen–Wolfsburg–Mörse . . .	8,0	47,8	—	—	3,0	—	—
	(A 62) Eckverbindung Hannover	18,0	94,7	7,7	—	10,3	—	—
Nordrhein-Westfalen								
A 1	(A 110) Köln–Saarbrücken: Brühl-Blankenheim . .	59,8	261,3	—	—	24,0	—	—
A 2	(A 79) Dortmund–Duisburg (Venlo)	45,3	208,0	36,0	9,3	—	Moers (A 57) bis Aldekerk	9,3
A 4	(A 73) Köln–Olpe–Bad Hersfeld: Köln–Eckenhagen einschließlich Querspange B 256n	56,6	545,5	21,6	16,9	22,3	AS-Bensberg bis Overath Overath bis Engelskirchen	6,7 10,2

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1975 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 42	(A 78) Kamp-Lintfort–Oberhausen–Kamen: Moers (A 57)–Essen–Bottrop	29,9	423,1	7,3	8,9	3,0	Osterfelderstraße bis Ak.-A 2 Ak-A 2 bis Nord-südfahrt in Duisburg	5,6 3,3
A 44	(A 140/B 572/97/9n) Aachen–Düsseldorf–Dortmund–Kassel: Verlautenheide bis Jackerath	35,7	144,1	4,8	30,9	—	Hoengen bis Jackerath	30,9
	Jüchen–Krefled–Essen	69,2	676,9	4,2	—	14,8	—	—
A 46	(B 1109/1/A 142/201) Rheydt–Wuppertal–Brilon: Jüchen (A 44)–Erkelenz (Selfkantstraße)	16,5	56,5	—	—	16,6	—	—
	Hemmerden–Neuß	10,1	38,4	—	10,1	—	Hemmerden bis Neuss	10,1
	Holzheim–Flehe	12,6	198,1	—	—	4,3	—	—
A 52	(B 230/7n/7/1/288) Niederländische Grenze (Roermond)–Düseldorf–Gladbeck: Breitscheid bis Essen–Huttrop (B 1)	17,9	220,2	13,0	—	4,9	—	—
A 54	(B 55/229z/229) Niederländische Grenze (Heerlen)–Jülich–Solingen–Lüdenscheid: Hitdorf (A 59) bis Langenfeld (A 3)	5,6	54,4	—	—	4,8	—	—
A 56	(B 56n/56z/478) Düren–Bonn–Waldbröl: Stieldorf (A 3) bis Röttgen (B 257)	15,6	251,3	2,1	—	1,4	—	—
A 57	(A 14) Niederländische Grenze (Goch)–Moers–Köln: Kreuz Köln/Nord bis B 58 bei Rheinberg	77,5	377,7	59,5	—	18,8	—	—
	Rheinberg (B 58) bis niederländische Grenze (Goch)	35,0	163,5	—	—	17,8	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1975 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 59	(B 8/8n/42) Wesel–Düsseldorf–Bonn–Linz: Menden–Bad Honnef .	20,7	182,4	12,1	—	8,6	—	—
	(B 257n) Duisdorf–Gelsdorf	18,9	63,5	12,2	6,7	—	Meckenheim/Nord bis Kreuz Meckenheim	6,7
	(B 256n) Allenbach (A 4)–Denklingen (L 344)	6,0	25,0	—	—	1,9	—	—
A 4	(A 73) Köln–Olpe Bad Hersfeld: Eckenhagen bis Gerlingen	4,7	34,2	—	—	4,7	—	—
A 30	(A 64) Niederländische Grenze (Bentheim)–Osnabrück–Bad Oeynhausen: Rheine–Osnabrück (Lotte)	37,8	323,2	—	—	27,6	—	—
	Bruchmühlen–Bad Oeynhausen	33,0	323,8	18,4	—	4,1	—	—
A 42	(A 78/B 1103) Kamp-Lintfort–Oberhausen–Kamen: Essen bis Dortmund (Emscherschnellweg) .	52,1	467,9	17,5	10,6	—	Herne bis Dortmund AB–K A 45	10,6
A 43	(B 64/51/A 77) Gütersloh–Münster–Recklinghausen–Köln: Wuppertal bis Münster	97,5	733,2	42,5	—	27,2	—	—
A 44	(A 15/B 1/1n/572/57) Aachen–Düsseldorf–Dortmund–Kassel: Essen bis Dortmund .	50,9	609,6	5,0	4,4	5,1	B 235 bis Salinger Straße	4,4
	Kassel–Ruhrgebiet ..	97,5	617,8	59,2	38,3	—	AS Haaren bis AS Soest Ort	38,3
A 46	(B 1109/1/A 142) Rheydt–Wuppertal–Brilon: Hohenlimburg bis Iserlohn	13,5	115,0	9,1	—	4,4	—	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1975 fertiggestellte Teilstrecken	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
A 47	(B 61/55) Bielefeld–Gütersloh–Lippstadt Wiedenbrück bis Rheda	12,3	98,8	—	—	4,2	—	—
Rheinland-Pfalz								
A 1	(B 327/A 76/74) Köln–Saarbrücken: Trier bis Nonnweiler (Landesgrenze RP/Sa)	30,4	371,4	3,0	6,5	—	Hermeskeil bis Landesgrenze RP/Sa	6,5
A 8	(B 406/10/10 n/A 76) Luxemburgische Grenze–Pirmasens–Stuttgart: Zweibrücken bis Walshausen	12,5	133,0	—	—	12,5	—	—
A 48/A 1	(A 74) Koblenz–Trier	101,3	325,9	90,3	11,0	—	Wittlich bis Esch	11,0
A 60	(A 80/B 9/A 92) Belgische Grenze–Mainz–Rüsselsheim: Gustavsburg bis Mainz	14,8	95,6	12,7	2,1	—	Gustavsburg bis Mainz	2,1
A 61	(B 7/59/1111/A 14) Niederländische Grenze–Köln–Ludwigshafen (Rheinlinie)	207,0	1 536,2	123,8	83,2	—	Neuenahr bis Mendig Bingen bis Frankenthal	26,3 56,9
A 63	(B 40) Mainz–Kaiserslautern	75,8	566,1	—	—	21,5	—	—
	Saarland							
A 1	(A 110/74/76/B 327) Köln–Saarbrücken: Nonnweiler bis Saarbrücken	48,0	316,0	7,1	24,2	16,7	Landesgrenze RP/Sa bis Saarbrücken	24,2
A 8	(B 406/10/10 n/A 76) Luxemburgische Grenze–Saarbrücken–Pirmasens: Kreuz Saarbrücken bis Zweibrücken	29,0	193,1	24,1	4,9	—	Kreuz-Saarbrücken bis Zweibrücken	4,9
	AK–Saarbrücken bis AS–Weiler (2spurig)	(44,6)	(214,5)	—	—	(1,5)	—	—

*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

Bundesautobahn-Neubaustrecke				Bauleistungen			1975 fertiggestellte Teilstrecken	
	Bezeichnung der Gesamtstrecke	Gesamtlänge km	Gesamtkosten[1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km	Bezeichnung der Teilstrecken	km
1		2	3	4	5	6	7	8
	Schleswig-Holstein							
A 1	(B 207/A 11/A 14) Heiligenhafen–Lübeck–Hamburg: Bad Schwartau bis Neustadt	28,0	143,1	8,3	19,7	—	Bad Schwartau bis Luschendorf	10,2
							Luschendorf bis Neustadt	9,5
A 7	(A 10/A 23) Flensburg–Hamburg	144,0	624,9	104,2	—	36,3	—	—
A 23	(B 5/204/5) Heide–Hamburg: Elmshorn bis Hamburg	22,0	124,4	9,7	9,1	—	Pinneberg bis Elmshorn	9,1
								504,0

*) Aufstufungen von Bundesstraßen zu Autobahnen

6.2 Leistungen auf Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen im Jahre 1975

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
Baden-Württemberg						
B 3	Verlegung zwischen Leimen und Nußloch	6,7	41,2	—	2,5	4,2
B 3	Ausbau bei Lahr/Mietersheim	3,5	5,4	2,1	1,4	—
B 10	Südtangente Karlsruhe	5,1	60,7	3,4	2,5	—
B 14	Verlegung bei Dettingen	1,8	10,0	—	—	1,8
B 14	Verlegung bei Neufra	1,8	6,9	—	—	1,8
B 14	Verlegung bei Villingendorf	2,5	4,4	—	—	2,5
B 14/462	Verlegung bei Zimmern mit Anschluß an die B 14 nördlich Rottweil	3,0	13,4	—	—	3,0
B 14	Ausbau in Schwäbisch Hall	1,9	9,6	—	0,9	—
B 14/28	Ausbau in Herrenberg	1,4	5,9	—	—	1,4
B 14	Verlegung von Stuttgart/Vaihingen bis Stuttgart (Südheimer Platz)	1,7	38,0	—	—	1,7
B 14	Verlegung von BAB-Anschlußstelle Gärtingen bis Tübinger Allee in Böblingen (1. Bauabschnitt)	4,5	45,5	—	—	4,5
B 14	wie vor 2. Bauabschnitt	4,0	29,5	—	—	4,0
B 27	Ausbau in Bietigheim 4. Bauabschnitt	1,3	11,4	—	—	0,3
B 27	Verlegung bei Neckarelz	2,5	23,0	—	—	2,5
B 27	Verlegung bei Schweinberg	2,2	7,5	—	2,2	—
B 28	Neubau des Schloßbergtunnels in Tübingen	5,0	65,0	—	—	3,0
B 28	Verlegung bei Kayh, Kreis Böblingen	3,3	11,0	—	—	3,3
B 31	Verlegung bei Neustadt	7,0	68,0	—	—	7,0
B 31	Ausbau von Buchenbach bis Hinterzarten	13,0	30,0	7,7	—	5,3
B 31	Neubau zwischen Löffingen/Unadingen und östlich Bräunlingen/Döggingen	7,0	21,0	—	—	7,0
B 31 a	BAB-Anschlußstelle Freiburg/Mitte bis Freiburg/Kronenbrücke	5,3	45,2	4,4	—	0,9
B 32	Verlegung bei Veringenstadt	2,8	7,5	—	—	2,8
B 32/313	Verlegung bei Sigmaringen (2. Bauabschnitt)	3,0	12,5	—	—	0,4
B 33	Verlegung zwischen Biberach und Hasloch (einschließlich Anschluß an die B 294)	11,8	78,0	—	—	11,8
B 33	Ausbau in Hausach	1,4	6,5	—	0,8	0,6
B 33	Verlegung zwischen Hegne und Bundesgrenze Konstanz sowie Staad	9,0	18,0	—	—	9,0
B 34	Ausbau in Waldshut	2,7	10,0	—	1,0	1,7

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt-länge km	Gesamt-kosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertig-gestellt km	1975 fertig-gestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 34/518	Verlegung bei Öflingen/Brennet, mit Neubau der B 518 bis nördlich Wehr ...	6,7	22,6	—	0,4	6,3
B 34	Brücke über die Bundesbahnlinie Singen–Lindau in Radolfzell ...	0,2	5,0	—	0,2	—
B 36	Verlegung zwischen Leopoldshafen und Eggenstein ...	6,3	31,3	—	—	4,3
B 37	Umgehung Diedesheim ...	4,8	22,5	—	—	4,8
B 38	Rhein-Neckar-Schnellweg bei Mannheim Los III ...	3,0	61,4	2,0	1,0	—
B 290	Ausbau von der B 29 bei Oberalfingen bis Ellwangen: 2. Bauabschnitt, Saverwang bis B 29 ...	6,4	11,8	—	1,9	4,5
B 293	Verlegung bei Wössingen ...	5,0	11,0	—	—	5,0
B 294	Ausbau von Teilstrecken zwischen Bretten und Pforzheim ...	2,8	9,0	—	—	2,8
B 294	Verlegung von Freiburg/Gundelfingen bis Waldkirch/Süd ...	7,0	28,0	—	—	7,0
B 296	Ausbau in Calw und Hirsau ...	2,8	11,5	—	—	2,8
B 312	Ausbau in Reutlingen ...	1,2	6,0	—	1,2	—
B 462	Ausbau zwischen Rotenfels und Schönmünzach (bei Forbach) ...	25,0	100,0	5,1	—	5,1
B 463	Verlegung bei Winterlingen und Nollhof	10,5	14,0	—	—	10,5
B 500	Neubau von der B 36 bis Staustufe Iffezheim ...	4,9	8,4	—	—	4,9
B 500	Ausbau von Baden-Baden bis Sand ...	6,5	16,0	—	1,0	5,5
B 500	Ausbau bei Schluchsee ...	3,0	10,5	—	1,6	1,4
B 500	Ausbau zwischen Waldkirch und Landshut ...	5,0	17,0	—	—	5,0
B 523	BAB-Zubringer Villingen/Schwenningen (B 27) bis Tuningen/Talheim (einschließlich Ortsumgehung Talheim) ...	12,0	24,0	1,1	3,1	7,8
Bayern						
B 4	Verlegung in Coburg ...	2,5	26,0	—	—	1,5
B 8	Verlegung westlich Aschaffenburg ...	3,6	30,7	—	—	3,6
B 8	Ausbau Postbauer-Neumarkt ...	9,0	8,5	6,8	1,1	1,1
B 8	Ausbau von Etterzhausen bis Regensburg	7,7	18,0	—	—	4,0
B 8	BAB-Zweig Nürnberg-Feucht ...	10,1	62,5	—	—	5,0
B 12	Verlegung Zamdorf-Riem-Feldkirchen ..	7,1	26,5	4,1	—	3,0
B 12	Verlegung von Kempten bis Kaufbeuren:	41,6	90,0			
	Kempten–Geisenried ...			23,8	—	—
	Geisenried–Altdorf ...			—	—	6,0

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamt-länge km	Gesamt-kosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertig-gestellt km	1975 fertig-gestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 12	Ausbau in Passau (Schnazlbrücke–Ilzstadt)	0,7	5,0	—	—	0,7
B 12/388	Ortsdurchfahrt Passau (Ilzstadtsanierung)	2,3	21,1	0,5	—	1,8
B 12/388	Verlegung bei Ruhstorf	5,8	9,9	—	—	2,5
B 13	Verlegung bei Sommerhausen	3,7	7,1	—	—	3,7
B 13	Ausbau Lehrberg–Ansbach mit Verlegung bei Neuses	5,1	5,3	—	2,7	2,4
B 16	Verlegung von Regensburg bis Wenzenbach	7,3	19,2	—	—	3,0
B 16	Ausbau von Steinheim bis Lauingen	6,8	5,0	—	1,7	—
B 17 n	Neubau von Augsburg bis Oberrottmarshausen	14,1	54,1	—	—	5,0
B 19	Ausbau nördlich Würzburg	2,4	6,5	—	2,4	—
B 19	Entlastungsstraße in Bad Neustadt a. d. Saale	1,5	6,1	0,9	—	0,6
B 19	Ausbau B 286 westlich (östlich Oerlenbach)–B 287 östlich Bad Kissingen	10,6	9,5	—	—	1,3
B 20	Ausbau und Verlegung bei Freilassing	5,4	11,0	2,4	—	3,0
B 20	Ausbau von Tittmoning bis Fridolfing	10,0	7,0	2,2	7,8	—
B 20	Verlegung bei Straubing	14,9	55,0	—	—	6,0
B 22	Verlegung von Cham bis Rötz	17,0	25,2	1,8	3,5	1,7
B 25	Ausbau von Hoppingen bis Nördlingen	9,5	11,0	—	—	2,0
B 26/286	Ausbau in Schweinfurt	2,0	10,0	—	—	2,0
B 27	Ausbau Würzburg–Veitshöchheim	3,8	28,0	—	—	3,8
B 47/469	Verlegung bei Amorbach (Miltenberg)	5,0	10,8	0,5	0,5	0,5
B 85	Verlegung zwischen Passau/Hacklberg und Patriching	8,8	22,5	—	—	0,6
B 85/22	Verlegung bei Cham	6,4	27,3	—	—	6,4
B 173 n	Verlegung bei Breitengüßbach	3,0	15,0	—	—	3,0
B 289	Verlegung bei Kulmbach	5,6	27,8	—	—	3,5
B 299	Verlegung bei Landshut (Teilabschnitt B 299–Süd-Panzerstraße)	3,0	4,4	—	3,0	—
B 303	Verlegung zwischen Paffendorf und Ibind	9,5	18,0	—	—	9,5
B 303	Verlegung zwischen Marktredwitz und Arzberg	6,5	15,5	6,0	0,5	—
B 304	Ausbau in Haar (bei München)	1,6	2,9	—	—	1,6
B 306	Ausbau zwischen Traunstein und Siegsdorf	5,0	7,0	—	0,5	—
B 308	Ausbau von Sonthofen bis Hindelang	7,2	15,1	3,8	3,1	0,3
B 310	Ausbau zwischen Oberjoch und Wertach	8,5	10,0	—	—	5,6

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 388	Ausbau und Verlegung bei Velden	7,6	8,2	2,6	—	5,0
B 470	Verlegung bei Auerbach und Altzirkendorf (bei Grafenwöhr)	6,5	10,2	—	6,5	—
B 472	Verlegung bei Miesbach	2,8	8,7	—	—	2,8
Bremen						
B 74	2. Bauabschnitt mit Verlegung im Raume Bremen–Vegesack einschließlich Verlängerung bis Blumenthal	5,4	49,3	4,5	0,9	—
B 74	1. Bauabschnitt mit Verlegung im Raume Bremen–St. Magnus/Lesum zwischen den Straßen Schafgegend und Hinterm Halm	4,1	58,5	—	—	1,8
Hamburg						
B 432	Ausbau der Oldesloer Straße	1,5	3,7	—	1,5	—
Hessen						
B 3 a	Neubau zwischen Cölbe und Weimar/Niederweimar	17,8	160,0	6,0	—	2,5
B 7	Verlegung zwischen Kassel und Helsa ..	10,9	45,3	—	—	7,9
B 7	Verlegung bei Waldkappel/Harmuthsachsen	2,8	5,6	—	2,8	—
B 8/49/54	Verlegung in Limburg	1,8	24,6	—	—	1,8
B 27	Verlegung zwischen Fulda/Bronnzell und Eichenzell/Löschenrod	4,2	32,2	—	—	4,2
B 27	Ausbau zwischen Hünfeld und Burghaun	2,6	4,7	—	2,6	—
B 27	Verlegung bei Bebra	5,3	17,2	4,8	—	0,5
B 27	Verlegung bei Sontra	4,4	12,8	—	4,4	—
B 27	Ausbau zwischen Eschwege/Strahlshausen und Eschwege/Albungen	3,0	5,5	—	—	3,0
B 27	Verlegung bei Neu-Eichenberg/Marzhausen	3,2	5,0	1,0	2,2	—
B 37	Verlegung bei Hirschhorn	1,9	34,4	—	—	1,9
B 40	Verlegung bei Neuhof	2,4	11,0	—	—	2,4
B 40	Neubau zwischen A 66 und Frankfurt a. M. (Mainzer Landstraße)	8,3	104,0	—	—	4,4
B 42	Ausbau zwischen Rüdesheim/Aßmannshausen und Rüdesheim	4,0	45,0	—	—	2,0
B 43	Verlegung bei Raunheim mit Anschluß an die B 519	4,5	19,5	—	—	4,5
B 43	Verlegung zwischen Flughafen Rhein-Main und Sportfeld (B 44) sowie Umbau der AS Frankfurt a. M.-Süd	7,7	54,7	—	—	2,0

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 45 a	Neubau zwischen Tannenmühle (B 448) und Eppertshausen (B 45 alt)	14,9	77,8	—	—	11,0
B 45 a	Neubau zwischen Eppertshausen (B 45 alt) und Dieburg (B 26 neu)	8,0	50,2	—	—	3,0
B 47/44	Umgehung Bürstadt	9,4	30,0	—	—	9,4 (einbahnig)
B 49 a	Neubau zwischen Gießen (B 429) und der A 48	5,5	30,0	2,7	2,8	—
B 83	Verlegung bei Morschen/Altmorschen	1,8	4,7	—	1,8	—
B 83	Verlegung bei Grebenstein	1,6	6,2	—	—	1,6
B 249	Verlegung zwischen Eschwege/Niederhone (B 27) und Meinhard/Schwebda	5,7	32,0	1,5	—	1,3
B 252	Neubau der Ederbrücke bei Herzhausen mit Anschluß der L 3084 und K 7	0,8	6,4	—	0,8	—
B 253	Verlegung zwischen Fritzlar (B 253 alt) und Fritzlar-Süd (A 49)	4,2	6,5	—	—	4,2
B 253	Ausbau zwischen Felsberg/Gensungen und AS Melsungen (A 7)	2,9	4,3	—	—	2,9
B 253	Verlegung nordwestlich Dillenburg	1,0	21,5	—	—	1,0
B 254	Ausbau zwischen Großenlüder und Fulda/Maberzell	6,9	18,9	5,0	1,9	—
B 254	Verlegung bei Schrecksbach	2,4	5,4	—	—	2,4
B 260	Verlegung bei Schlangenbad	3,7	19,8	—	3,7	—
B 260	Verlegung bei Heidenrod/Kemel	2,6	5,5	—	2,6	—
B 276/455	Verlegung bei Schotten	3,2	7,3	—	—	3,2
B 277	Ausbau zwischen Haiger und Haiger/Sechshelden	0,9	5,6	—	0,9	—
B 277	Ausbau in Dillenburg	2,7	41,0	—	—	1,7
B 277	Verlegung zwischen Herborn/Burg und Herborn	3,6	27,0	—	—	2,3
B 277	Ausbau in Wetzlar	3,0	15,8	2,5	—	0,4
B 323	Ausbau zwischen Homberg (B 254) und AS Homberg (A 7)	8,5	21,7	—	—	2,4
B 426	Verlegung zwischen Höchst (Odw.) und Breuberg/Neustadt	5,3	15,0	—	—	5,3
B 429	Neubau zwischen Westtangente Gießen (B 49 a) und Ostumgehung Gießen (A 49)	2,7	29,2	—	—	2,7 (einbahnig)
B 448	Neubau zwischen Tannenmühle (B 45) und Offenbach (B 43)	9,7	61,0	3,3	1,4	—
B 450	Verlegung bei Wolfhagen	3,8	10,1	1,2	2,6	—
B 455	Verlegung bei Wiesbaden/Erbenheim	4,4	35,0	—	—	4,4

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 455	Verlegung bei Kelkheim/Fischbach	2,3	8,0	—	—	2,3
B 460	Verlegung zwischen Lorsch (B 47) und Heppenheim	3,1	8,5	—	—	1,6
B 519	Verlegung zwischen Hofheim (L 3018) und Königstein (B 8 neu)	7,6	16,0	4,0	—	2,6
B 520	Verlegung zwischen A 44 und Schauenburg/Breitenbach	6,2	13,4	—	—	6,2
Niedersachsen						
B 1	Ausbau von Hameln bis westlich Behrensen	5,2	8,4	2,9	1,5	—
B 1	Ausbau von Himmelstür bis westlich Hildesheim	1,9	7,5	—	—	1,9
B 3	Verlegung von südöstlich Einbeck bis Salzderhelden (Ortsumgehung Salzderhelden)	2,4	13,0	—	—	2,4
B 4	Bad Harzburg–Braunschweig	45,0	279,0	5,8	2,1	—
B 4	Neubau von Braunschweig/Bienrode bis Braunschweig/Melverode (Ortsumgehung Braunschweig)	14,5	177,9	5,3	—	4,0
B 4	Neubau von Braunschweig/Melverode bis südlich Wolfenbüttel (Ortsumgehung Wolfenbüttel)	9,8	58,0	1,7	—	7,3
B 6	Ausbau südlich Bremerhaven mit Anschluß an die BAB Bremerhaven–Cuxhaven	2,2	35,0	—	—	2,2
B 6	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges bei Barrien	2,6	10,1	—	—	2,6
B 27	Ausbau und Verlegung von östl. Ebergötzen bis westl. Giedoldehagen	6,8	10,8	—	—	2,0
B 27	Verlegung von östl. Scharzfeld bis östlich Bad Lauterberg	4,0	18,0	—	—	4,0
B 27 a	Neubau einer Zubringerstraße von Marzhausen zur BAB Hannover–Kassel von Mariengarten bis Marzhausen (B 27)	4,8	20,0	1,5	3,3	—
B 27/243	Verlegung bei Scharzfeld	5,0	51,1	0,4	—	4,6
B 27/446	Verlegung bei Ebergötzen	5,7	21,0	0,2	0,3	5,2
B 64	Verlegung von westl. bis ortl. Dannhausen	2,1	8,0	—	—	2,1
B 65	Ausbau und Verlegung bei Schüttorf ..	1,9	3,4	1,0	0,9	—
B 65	Verlegung von Hannover-Waldheim (B 6) bis Anderten	9,6	43,8	2,2	—	3,4
B 65	Südlich Stadthagen — östlich Stadthagen (Ortsumgehung Stadthagen)	4,9	33,3	—	—	4,9

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 65/444	Verlegung südlich Peine	3,5	14,4	1,8	—	1,0
B 68	Verlegung Osnabrück–AS Osnabrück/Nord	4,7	23,9	—	—	4,7
B 68	Verlegung bei Bramsche (Kreis Bersenbrück)	8,5	40,0	—	2,0	6,5
B 68	Verlegung von südlich Badbergen bis einschließlich Quackenbrück	7,1	30,0	—	3,0	—
B 69	Ausbau in Vechta	6,8	7,0	3,8	—	1,1
B 70	Ausbau in Emden (Auricher Str.)	1,9	5,8	1,8	0,1	—
B 70	Verlegung in Lathen	7,0	18,0	—	—	7,0
B 70	Ausbau einer Teilstrecke zwischen Leer und Emden	8,0	9,5	7,0	1,0	—
B 70	Verlegung bei Papenburg/Süd	2,7	7,0	—	2,4	0,3
B 72	Verlegung nördlich Hesel bis Potshausen	9,0	38,4	—	2,2	3,8
B 72	Ausbau in Aurich (Leerer Straße und Emdener Straße)	2,7	4,8	1,0	1,0	0,7
B 72	Verlegung von östlich Potshausen bis südlich Sedelsberg	18,9	40,0	7,0	—	11,9
B 73	Stade–Cuxhaven, Ausbau der Ortsdurchfahrt Otterndorf	2,6	5,8	1,0	1,4	0,2
B 73	Ausbau in Cuxhaven	3,7	9,5	0,6	0,5	0,8
B 80	Ausbau von der B 3 bis östlich Münden	3,6	14,2	0,6	—	0,6
B 83	Verlegung und Ausbau in der Ortsdurchfahrt Hameln einschließlich der 2. Weserbrücke	2,3	40,0	1,5	0,3	—
B 83	Ausbau und Verlegung von nördlich Pegestorf bis südlich Brevörde	6,2	5,8	4,5	—	1,7
B 188/443	Burgdorf–Gifhorn, Schillerlage–Sehnde, Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges in Burgdorf	3,0	17,3	1,8	1,2	—
B 212	Verlegung von nördlich Harmenhausen bis Bookholzberg	5,2	10,1	4,5	—	0,7
B 215	Verlegung von westlich (B 441) bis östlich Stolzenau (Weserbrücke)	2,1	5,8	—	—	2,1
B 243	Verlegung bei Ochtersum	2,3	8,0	—	2,3	—
B 243	Ausbau von südlich Osterode bis westlich Herzberg	5,0	28,9	—	—	5,0
B 243	Beseitigung des Bahnüberganges nördlich Herzberg	2,5	6,6	—	—	2,5
B 243/241	Verlegung von nördlich Lasfelde (B 243) bis südlich (B 243) und östlich (B 241) Osterode	9,0	75,3	3,7	4,2	1,1
B 404	Verlegung von Geesthacht (Landesgrenze) bis Eichholz	5,4	19,7	0,5	—	0,2

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 437	Verlegung von Varel bis einschließlich Kreuzungsbereich mit d. A 29	2,1	10,6	—	—	2,1
B 442	Verlegung von der A 2 bis nördlich Messenkamp (Ortsumgehung Lauenau)	3,0	10,2	—	—	3,0
B 443	Ausbau und Verlegung in Lehrte (Südabschnitt)	1,6	18,8	—	—	0,5
B 443	Verlegung bei Rethen/Leine	3,2	11,8	2,0	—	1,2
B 444	Celler Str.-B 65 in Peine	2,6	11,6	—	—	1,6
B 444	Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges bei Peine	1,7	11,8	—	1,7	—
B 495	Glinde-Wischhafen bei Osten	3,4	19,1	3,1	—	0,3
B 522	Neubau von Langenhagen bis zur A 2	3,1	25,0	—	—	3,1
B 530	Hesel über Neermoor bis Emden	33,2	105,2	10,0	10,0	10,0
Nordrhein-Westfalen						
B 8	Ausbau in Wesel	3,1	5,7	1,6	—	1,5
B 9	Verlegung bei Wyler/Kranenburg	4,5	12,3	—	1,5	—
B 9 n	Ausbau von Bonn bis Mehlem	9,9	175,4	—	—	3,1
B 9	Verlegung bei Nieukerk	3,7	5,6	—	—	3,7
B 51	Verlegung bei Euskirchen	3,4	13,1	—	—	3,4
B 56 n	Nordumgehung Siegburg	6,1	27,0	—	—	6,1
B 56/265/477	Verlegung bei Zülpich und Geich-Füssenich	11,6	27,4	—	—	11,6
B 57	Verlegung bei Erkelenz	4,7	15,2	—	4,7	—
B 58	Verlegung bei Schermbeck	5,3	12,0	—	—	5,3
B 59 n	Verlegung von Allrath bis Jüchen (A 46)	7,0	34,2	—	—	7,0
B 221	Verlegung bei Straelen	4,7	6,5	3,0	1,7	—
B 223	Ausbau zwischen Oberhausen (Werksgasthaus) und Oberhausen-Sterkrade	2,3	40,0	—	—	2,3
B 224 n	Neubau zwischen Wuppertal und nördlich Velbert	15,5	135,0	—	—	6,0
B 277 n	Neubau zwischen Essen (Ruhrallee) und nordöstlich Velbert	9,4	101,0	—	—	9,4
B 229	Ausbau von Teilstrecken zwischen Solingen und Radevormwald, einschließlich Ortsdurchfahrt Radevormwald	6,3	33,5	—	0,6	1,9
B 230 n	Verlegung bei Glehn-Grefrath	7,2	18,2	—	1,4	—
B 232	Ausbau zwischen Opladen und Burscheid, einschließlich Ortsdurchfahrt Burscheid und Opladen	11,1	28,5	—	1,8	0,8
B 288	Lintorf (A 52) bis Duisburg-Serm (K 4)	9,3	36,8	—	—	4,8
B 504	Verlegung bei Frasselt	5,2	22,5	—	2,8	2,4

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 51/58	Bahnübergang in Haltern	4,4	21,2	—	1,9	2,5
B 54	Ausbau Hagen-Delstern	2,8	29,7	—	—	0,4
B 54	Ausbau in Gronau-Ochtrup	5,9	5,4	—	—	5,9
B 54	Verlegung bei Gronau	3,1	10,0	—	3,1	—
B 54	Neubau von Burgsteinfurt bis Münster	28,5	122,0	—	—	13,5
B 54/62	Neubau von Kreuzthal bis Eiserfeld (Hüttentalstraße)	28,2	518,0	—	—	1,4
B 55	Neubau von Erwitte bis Anröchte	4,3	13,0	—	4,3	—
B 55	Verlegung bei Olpe	4,1	14,8	—	—	4,1
B 61	Ausbau in Gütersloh	5,7	26,4	—	—	5,7
B 61	Ausbau der Ortsumgehung Herford	3,2	24,9	—	—	3,2
B 63/479	Neubau zwischen Werl und Neheim-Hüsten	9,2	67,0	—	—	9,2
B 67	Verlegung bei Coesfeld	7,7	14,9	—	—	7,7
B 68/252	Verlegung bei Scherfede	4,1	25,0	—	1,7	—
B 83	Ausbau zwischen Herstelle und Beverungen	4,2	7,6	—	3,6	—
B 223/224	Ausbau in Dorsten (Nordabschnitt)	4,2	38,3	—	—	1,0
B 225	Ausbau zwischen Dorsten und Marl	6,8	11,0	—	—	1,1
B 229	Erneuerung der Möhneseebrücken	1,0	11,0	—	1,0	—
B 229	Verlegung zwischen Soest und der BAB-AS Soest	1,8	5,1	—	1,8	—
B 233	Bahnübergang in Kamen	2,0	23,4	—	—	2,0
B 236	Neubau der Querspange Letmathe	1,3	24,0	—	—	1,3
B 236/229	Ausbau in Werdohl	1,8	15,0	—	—	0,6
B 236	Bahnübergang in Altenhundem	1,6	8,6	—	—	1,6
B 236n	Neubau zwischen Lünen und Schwerte: Abschnitt Dortmund	5,2	69,2	—	—	5,2
B 239	Verlegung bei Quernheim	3,7	9,1	—	—	3,7
B 473	Neubau zwischen Bocholt und Dingden	7,7	16,0	—	—	7,7
B 481	Ausbau in Rheine und Rheine-Mesum	3,8	7,5	—	2,3	—
B 482	Neubau zwischen Lerbeck und Wietersheim	14,1	47,0	—	1,5	8,2
B 517	Verlegung bei Hofolpe	1,2	5,3	—	—	1,2
Rheinland-Pfalz						
B 9	Verlegung zwischen Weißenthurm und Koblenz	7,9	60,0	6,6	—	1,3
B 9	Verlegung bei Boppard	3,0	30,0	—	1,5	1,5
B 9	Verlegung bei Limburgerhof	4,7	30,0	—	(4,7) (einbahnig)	—

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
B 9	Verlegung zwischen Rülzheim und Wörth	15,0	50,0	9,0	—	6,0
B 9/39	Verlegung bei Speyer	13,0	57,0	10,1	—	2,9
B 9/10	Verlegung bei Wörth	13,0	75,0	—	—	2,1
B 10/272	Verlegung von Albersweiler bis Landau/West	4,0	20,0	—	—	4,0
B 37	Bad Dürkheim bis Lugwigshafen	14,0	75,0	2,0	3,2	—
B 38	Assenheim bis Mutterstadt	5,2	24,0	—	—	2,9
B 38	Verlegung zwischen Mutterstadt und Rheingönheimer Kreuz	5,4	26,0	—	—	5,4
B 38/271	Verlegung bei Neustadt/Weinstraße	8,6	54,0	—	—	(8,6) (einbahnig)
B 42	Verlegung zwischen Lahnstein und Braubach	10,3	70,0	2,8	—	2,0
B 47	Verlegung zwischen Worms und Pfeddersheim	5,2	19,5	—	2,8) (einbahnig)	—
B 47	Verlegung zwischen Dreisen und Wattenheim (1. Bauabschnitt, Dreisen-Eisenberg)	7,0	22,7	—	—	3,5
B 48	Verlegung bei Rockenhausen	4,4	19,2	2,6	—	1,8
B 49	Verlegung bei St. Aldegund und Ediger	6,4	14,5	—	0,5	—
B 49/327	Verbindungsspange einschl. Rheinbrükke Koblenz/Süd	15,4	244,0	2,5	1,2	2,8
B 51	Verlegung bei Stadtkyll	3,4	11,5	—	—	3,4
B 51	Verlegung von Saarburg nach Ayl	9,1	30,4	1,6	—	2,0
B 51	Verlegung zwischen der B 51 alt und der K 69 bei Bitburg	7,1	18,6	—	—	3,0
B 51	Verlegung zwischen Trier und Konz, 1. Bauabschnitt: Brücke Feyen	1,1	14,0	—	—	1,1
B 53	Verlegung zwischen Pünderich und Briedel	4,6	11,2	—	—	1,0
B 62	Ausbau in Kirchen	1,2	17,0	—	—	1,2
B 62	Bahnübergang in Betzdorf	1,0	11,0	—	—	1,0
B 256	Neubau zwischen Weißenthurm und Neuwied einschließlich Rheinbrücke	5,1	180,0	—	—	1,9
B 256	Verlegung bei Altenkirchen	5,8	30,0	—	—	2,3
B 257	Ausbau in Adenau mit Überbrückung des Adenauer Baches	1,6	8,8	0,3	—	1,3
B 258/256	Verlegung in Mayen 1. Bauabschnitt	4,6	24,5	—	—	4,6
B 266	Verlegung zwischen Sinzig und Bad Neuenahr	6,7	90,0	1,5	—	1,0
267	Verlegung bei Ahrweiler	4,0	35,0	—	—	4,0
270	Verlegung bei Lauterecken	1,8	19,0	—	—	1,8

[1]) ohne Grunderwerbskosten

Neu- und Ausbaustrecken von Bundesstraßen					Bauleistungen 1975	
Bezeichnung der Gesamtstrecke		Gesamtlänge km	Gesamtkosten [1]) Millionen DM	Bis Ende 1974 fertiggestellt km	1975 fertiggestellt km	Ende 1975 in Bau km
1		2	3	4	5	6
270	Verlegung von Teilstrecken zwischen Kaiserslautern und Pirmasens	12,0	50,0	8,8	—	3,2
407	Ausbau von Höfchen bis Abtei	6,2	13,5	—	2,2	4,0
418	Ausbau zwischen Mesenich und Metzdorf	4,3	5,4	1,0	1,3	2,0
Saarland						
41	Neubau von Teilstrecken zwischen Saarbrücken und der Landesgrenze bei Nohfelden	13,2	71,5	7,1	—	4,0
51	Verlegung bei Merzig	2,6	7,0	—	—	2,0
51	Umgehung Völklingen	1,9	30,0	0,4	—	1,5
268	Verlegung bei Lebach	5,4	25,0	1,0	—	2,4
B 268	Verlegung bei Losheim	7,3	16,8	—	—	0,5
B 407	Verlegung bei Pillingerhof	2,0	5,0	—	—	2,0
B 423	Ausbau zwischen AS Homburg und Stadt Homburg	3,3	25,0	—	—	3,3
Schleswig-Holstein						
B 5	Verlegung zwischen Tönning und westliche Heide (B 203)	21,1	81,0	2,5	4,5	3,1
B 5	Verlegung bei Wilster	3,8	20,0	—	—	3,8
B 76	Kiel bis Raisdorf	5,0	24,0	—	—	0,6
B 76	Verlegung bei Plön	3,1	35,0	—	0,6	0,6
B 77	Ausbau und Verlegung in Itzehoe (Delfterbrücke)	1,5	14,0	0,2	—	0,3
B 199	Verlegung von Flensburg bis einschließlich Handewitt	3,0	13,0	—	—	3,0
B 202	Verlegung zwischen Osterrönfeld und Ostenfeld	5,0	27,2	1,3	—	2,5
B 202	BAB-AS Kiel-Russee bis Kreuz Kiel-West	2,0	23,7	—	1,0	—
B 203	Verlegung zwischen Karby und Kappeln	4,5	52,2	—	—	0,7
B 206	Verlegung bei Kellinghusen	4,0	12,0	—	—	4,0
B 207	Verlegung bei Mölln	5,7	26,0	—	5,7	—
B 404	Verlegung zwischen B 5 und der Elbe bei Geesthacht	3,8	9,0	—	(2,1) (einbahnig)	(1,7) (einbahnig)
B 404	Ausbau zwischen Kasseburg und L 159 (Sachsenwald)	4,6	8,1	—	—	(4,6) (einbahnig)
B 503	Verlegung zwischen Sprenge und Dänischenhagen	3,4	7,1	—	—	3,4
					186,7	

[1]) ohne Grunderwerbskosten

6.3 Großbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen (über 500 m Länge oder 15 Millionen DM Gesamtkosten)

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt		Baustoff
1	2	3	4	5		6
a) im Jahre 1975 fertiggestellte Großbauwerke						
1	651	10,2	Moorbrücke (B 6)	A 27	Bremen–Cuxhaven	Stahlbeton
2	573	5,3	Brückenstrang Blumenthal	B 74	Bremen	Spannbeton
3	809	12,8	Hochstr. Osterrode	B 243	Nordhausen-Seesen	Spannbeton
4	510	18,0	Brücke über die Emscher, Bundesbahn und Max-Eyth-Straße	A 42	in Oberhausen (Emscher Schnellweg)	Spannbeton
5	458	15,0	Brücke über den Seiler See	A 46	Hagen–Brilon	Spannbeton
6	968	29,4	Talbrücke Bengen	A 61	Gelsdorf–Koblenz	Spannbeton
7	691	22,0	Vinxtbachtal-Brücke	A 61	Gelsdorf–Koblenz	Spannbeton
8	606	22,0	Brohltalbrücke	A 61	Gelsdorf–Koblenz	Spannbeton
9	1 820	58,0	Rheinbrücke Koblenz-Süd mit Vorlandbrücken	B 327	Südtangente Koblenz	Stahl und Spannbeton
10	550	17,0	Talbrücke Alzey	A 61	Bingen–Ludwigshafen	Spannbeton
11	1 470	35,3	Talbrücke Pfeddersheim	A 61	Bingen–Ludwigshafen	Spannbeton
12	650	15,0	Hangbrücke Schweicherfähre	B 49	Trier–Koblenz	Spannbeton
13	650	24,1	Lösterbachtalbrücke	A 48	Trier–Landstuhl	Spannbeton
14	327	17,0	Mainbrücke Eddersheim	A 3	Köln–Frankfurt	Spannbeton
15	560	12,1	Brücke über die Niddawiesen	A 66	Frankfurt–Hanau	Spannbeton
16	847	57,0	Donaubrücke Deggenau	A 3	Regensburg–Passau	Stahl (Schrägseilbrücke)
b) Ende 1975 in Bau befindliche Großbauwerke						
17	662	21,4	Hochstraße Stotel	A 27	Bremen–Cuxhaven	Spannbeton
18	580	21,9	Weserbrücke Bremen	A 1	in Bremen	Stahl
19	441	15,0	Brücke über die Hunte östlich von Oldenburg	A 29	Cloppenburg–Oldenburg	Spannbeton
20	546	15,7	Hochstraße in Essen-Kupferdreh	B 227	in Essen	Spannbeton
21	399	18,2	Lippetalbrücke Haltern	A 43	Münster–Recklinghausen	Stahl/ Spannbeton
22	526	13,7	Talbrücke Grund	B 224	Neviges–Velbert	Spannbeton
23	579	6,8	Leinetal-Brücke Salzderheldern	B 3	Einbeck–Northeim	Spannbeton
24	598	18,6	Brückenzufahrt Tempelhofer Kreuz	A 13	Osttangente	Spannbeton
25	724	8,9	Siegbrücke, Anschlußstelle Eintracht	B 54/ B 62	Hüttentalstraße	Spannbeton

Nr.	Länge (m)	Kosten (Millionen DM)	Bauwerksbezeichnung	Streckenabschnitt		Baustoff
1	2	3	4	5		6
26	2 500	110,8	Rheinbrücke Neuwied mit Vorlandbrücken	B 256	Verbindung B 9/B 42	Stahl (Schrägseilbrücke) Spannbeton
27	1 520	54,7	Ahrtalbrücke	A 61	Gelsdorf–Koblenz	Spannbeton
28	307	27,0	Mainbrücke Griesheim	A 5	Frankfurt–Mannheim	Spannbeton
29	451	17,6	Mainbrücke Mainflingen	A 45	Gießen-Frankfurt	Spannbeton
30	322	16,1	Mainbrücke Sindlingen	B 40	Umgehung Höchst	Spannbeton
31	603	28,4	Schönbuchtunnel (2 Röhren)	A 81	Stuttgart–Singen	Spannbeton
32	900	62,7	Neckartalbrücke Weitingen	A 81	Stuttgart–Singen	Spannbeton
33	580	14,3	Mühlbachtalbrücke	A 81	Stuttgart–Singen	Spannbeton
34	365	15,6	Talbrücke Neckarburg	A 81	Stuttgart–Singen	Spannbeton
35	445	22,3	Eschachtalbrücke	A 81	Stuttgart–Singen	Spannbeton
36	2 065	34,3	Plochinger Dreieck mit Hochstraßen	B 10/ B 313	Stuttgart–Ulm	Spannbeton
37	422	15,0	Schöllnachbrücke	A 3	Regensburg–Passau	Spannbeton
38	880	30,2	Tunnel Pfaffenstein (2 Röhren)	A 93	Regensburg–Pfeimd	Spannbeton
39	616	13,7	Donaubrücke Straubing	B 20	Straubing–Cham	Stahl (Stabbogen) Spannbeton
40	305	16,4	Rheinbrücke Strohmeyersdorf in Konstanz	A 81	Singen–Konstanz	Spannbeton

6.4 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnigen Bundesstraßen im Jahre 1976

Neubaustrecke	Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Stuttgart–Ulm (B 10)	Anschlußstellenbereich AS Ulm-West (einschließlich Neubau eines vollen Kleeblattes)	1,0	Dezember 1976
Bayern			
Würzburg–Estenfeld (B 19)	Ausbau nördlich Würzburg	2,2	Sommer 1976
München–Feldkirchen (B 12)	Riem bis BAB-Ring	4,6	Sommer 1976
Regensburg–Pfreimd (A 93)	Klardorf bis Lindenloh	10,2	Sommer 1976
Augsburg–Donauwörth (B 2/B 25)	Verlegung bei Donauwörth	9,5	Herbst 1976
Würzburg–Kempten (A 7)	Kempten (B 12 alt) bis südlich Kreuz Kempten (A 98)	15,4	November 1976
München–Lindau (A 98)	Kreuz Kempten (A 7) bis Waltenhofen (B 19)	5,7	November 1976
Berlin			
BAB–Stadtring (A 10)	Schöneberger Straße bis Tempelhofer Damm	1,5	November 1976
Hessen			
Lüttich (belgische Grenze)–Frankfurt/M (A 60)	AS Ludwig-Landmann-Straße bis Knoten Miquelallee	3,3	September 1976
Gießen–Stuttgart (A 45)	Staden (B 275) bis Rückingen (B 40)	22,2	September 1976
Bad Homburg–Darmstadt (A 49)	AS Taunusring bis AS Sprendlingen (2. Fahrbahn) (ausschließlich Kreuz Offenbach)	7,4	Oktober 1976
Niedersachsen			
Eckverbindung Hannover	AS Kaltenweide (L 190) bis Dreieck Hannover-West	9,8	Juli 1976
Niederländische Grenze (Bentheim)–Osnabrück–Bad Oeynhausen (A 30)	Altenmelle bis Bennien (Rödinghausen)	8,3	Dezember 1976
Nordrhein-Westfalen			
Düsseldorf–Dortmund (Dü–Bo–Do) (A 53)	Krefeld (B 9 alt) bis Strümp (B 222)	3,7	Februar 1976
Hohenlimburg–Iserlohn (B 7n) (A 46)	Iserlohn-West bis Iserlohn-Ost	4,0	April 1976
Wuppertal–Münster i. Westfalen (A 43)	Appelhülsen bis Bösensell	5,7	Mai 1976
Wuppertal–Münster i. Westfalen (A 43)	Recklinghausen bis L 511	2,6	Juli 1976

Neubaustrecke	Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Niederländische Grenze (Bentheim)–Osnabrück–Bad Oeynhausen	Ibbenbüren bis Lotte	13,1	Herbst 1976
Goch–Köln (A 57) (Krefeld–Ludwigshafen)	Kreuz Moers (A 2) bis Kamp-Lintfort (L 287)	7,2	Dezember 1976
Köln–Olpe (A 4)	AS Gummersbach/Wiehl bis Olpe/Gerlingen (L 512)	22,7	Dezember 1976
Hückeswagen–Volkenrath (B 256)	A 4 bis L 96	2,0	Dezember 1976
Brühl–Blankenheim (Grenze NRW/Rh-Pf) (A 1)	B 51 (südlich Brühl) bis Wißkirchen (B 266)	24,0	Dezember 1976
Saarland			
Trier–Saarbrücken (A 48)	Eppelborn bis Uchtelfangen (2. Fahrbahn)	(5,0)	Dezember 1976
Schleswig-Holstein			
Hamburg–Flensburg (A 7)	AS Tarp bis AS Flensburg (B 199)	14,0	Juli 1976
Rendsburg–Kiel (B 202)	Osterrönfeld bis zur A 7	2,5	Herbst 1976
		202,6	

6.5 Voraussichtliche Verkehrsübergaben von Bundesautobahn-Neubaustrecken und zweibahnigen Bundesstraßen im Jahre 1977

Neubaustrecke	Teilstrecke	Länge in km	voraussichtliche Verkehrsübergabe
1	2	3	4
Baden-Württemberg			
Stuttgart–Herrenberg (B 1)	Ehningen (B 14 alt) bis Gärtringen (A 81)	4,0	
Stuttgart–Singen (westlicher Bodensee) (A 81)	AS Rottweil bis AS Trossingen (B 27)	12,5	
Bad Dürrheim–Donaueschingen (B 27/31/33) (A 83)	Donaueschingen (B 31) bis Hüfingen (B 27) (1. Fahrbahn)	(4,9)	
Würzburg–Kempten (A 7)	Bissingen (L 1168) bis Kreuz Ulm	14,1	
Bayern			
BAB-Zweig Nürnberg–Feucht (A 73)	AS Nürnberg-Süd (A 6) bis AS Feucht	3,7	
Regensburg–Pfreimd (A 93)	AS Pfaffenstein bis AS Regensburg-Nord	2,7	
München–Deggendorf (A 92)	Sautorn bis Deggendorf	9,8	
Würzburg–Kempten (A 7)	Burlafingen (B 10) bis Illertissen	23,6	
Hessen			
Gießen–Stuttgart (A 45)	AS B 455 bis Staden (B 275)	12,4	
Niedersachsen			
Bremen–Cuxhaven (A 27)	Stotel (B 6) bis Uthlede (K 21)	17,6	
Bremen–Cuxhaven (A 27)	Uthlede (K 21) bis Bremen-Nord	17,0	
Nordrhein-Westfalen			
Niederländische Grenze (Bentheim)–Osnabrück–Bad Oeynhausen (A 30)	B 514 bis A 2 (Bad Oeynhausen)	4,1	
Essen–Velbert (B 227 n)	Kupferdreh (Langenberger Straße) bis Dilldorf (L 439)	2,0	
Jüchen–Krefeld (A 44)	Jüchen (A 46) bis A 59	3,5	
Jüchen–Krefeld (A 44)	Neuwerk (L 390 n) bis Neersen	2,5	
Heinsberg–Jüchen (B 1109) (A 46)	Jüchen (A 44) bis Wanlo (A 61)	5,0	
Köln–Rheydt (B 59 n)	Umgehung Grevenbroich	7,0	
Nordumgehung Siegburg (B 56 n) (Teilstrecke)	Menden (B 8 n) bis B 484	3,4	
Wesel–Bonn–Linz (B 42 n) (A 59)	Beuel (B 56) bis Ramersdorf	3,0	
Bonn–Mehlem (B 9 n)	Umgehung Mehlem	3,1	
Schleswig-Holstein			
Hamburg–Flensburg (A 7)	AS Tarp bis AS Schleswig (B 201)	14,0	
Hamburg–Flensburg (A 7)	AS Schleswig (B 201) bis AS Schleswig-Jagel (B 77)	8,0	
		173,0	